



De lange zeearm van het Havenbedrijf Rotterdam

SOMO Paper | Februari 2020

- De **gemeente Rotterdam** beslist de komende maanden over het nieuwe beleidskader 'Verbonden Partijen'. In het nieuwe beleidskader dienen de buitenlandse projecten van het **Havenbedrijf Rotterdam (HbR)** getoetst te worden aan de **klimaatdoelstellingen** die het havenbedrijf zichzelf gesteld heeft. Met een wereldwijde **eerlijke transitie** als uitgangspunt. Het **publieke belang** dient hierin een **brede betekenis** te krijgen en **verder te gaan dan de nationale grenzen**.
- Volgens HbR zijn internationale projecten belangrijk, omdat deze mogelijkheden bieden om de **concurrentiepositie** van Rotterdam te **versterken** en **nieuwe verdienmodellen** opleveren.
- Terwijl HbR CO₂-neutraal wil zijn in 2050, is ze over de grens betrokken bij **fossiel-intensieve havenprojecten**. Aangezien deze investeringen zich alleen op de lange termijn terugverdienen, blijven landen voor **decennia afhankelijk** van **fossiele industrieën**, waaronder de kolenindustrie.
- Zolang er (buitenlandse) projecten worden ontwikkeld met daarin een centrale rol voor de fossiele industrie draagt dit alleen maar bij aan verdere klimaatverandering. De **lasten** worden dan **elders gedragen**, terwijl de **eindrekening voor het klimaat hetzelfde blijft**.
- De nieuwe havens zijn **megaprojecten**. Al zou de nieuwe bedrijvigheid werkgelegenheid en nieuwe inkomstenbronnen naar een land brengen, deze projecten zijn **niet zonder risico's**. De projecten kunnen leiden tot het **verlies van huidige inkomstenbronnen** voor de lokale bevolking, **landonteigening** en **sociale ontwrichting**. Daarnaast zorgen deze projecten voor **ingrijpende veranderingen aan ecosystemen**, met **aantasting van biodiversiteit** tot gevolg.
- HbR stelt dat het **rendement** uit haar deelnemingen over de grens "**beduidend hoger**" moet zijn vanwege de **hogere risico's** die hiermee gepaard zouden gaan. HbR wentelt haar risico's daarmee af op de lokale context. De vraag is waar dit rendement wordt verdiend en wie daarvoor de prijs betaalt? Op het moment van de keuze tussen óf de **exploitatie van natuurlijke grondstoffen** met **maximale opbrengst** óf **duurzame oplossingen** voor mens en milieu kan het verwezenlijken van rendement doorslaggevend zijn.
- Het college van burgemeester en wethouders hebben een beslissende stem in deelnemingen van HbR over de grens, ze kan die goed- of afkeuren. Het gemeentebestuur draagt daarmee een **grote verantwoordelijkheid** om ook het **publieke belang** veilig te stellen. Ze weigert die verantwoordelijkheid echter **ondubbelzinnig** te erkennen.
- De gemeente past de **bedrijfseconomische criteria** uit het beleidskader slechts toe op investeringen van het havenbedrijf in **harde infrastructuur**, en niet op andere vormen van samenwerking, zoals adviesdiensten en havenbeheer. Dit is een gemiste kans, want deze leggen de basis voor **mogelijk ongewenste ontwikkelingen** voor de lokale bevolking en voor het klimaat.

Inleiding

De haven van Rotterdam is een prominent knooppunt in het wereldwijde web van scheepvaart- en handelsroutes. Als grootste Europese haven en tiende van de wereld, is de haven – met de fossiele brandstofindustrie als belangrijkste klant – op dit moment goed voor 20% van het Nederlandse energieverbruik. Het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) weet dat dit anders moet en heeft een stappenplan gepresenteerd om tegen 2050 een “duurzame en CO₂-neutrale” haven te zijn.¹ Tegelijkertijd is HbR elders betrokken bij de ontwikkeling van fossiel-intensieve haven- en industrieclusters. Havencomplexen die economische kansen beloven, maar verstrekkende ecologische en sociale risico's met zich meebrengen.

Als enige aandeelhouders kunnen de gemeente Rotterdam en de Nederlandse overheid invloed uitoefenen op de koers van HbR. Binnenkort beslist de gemeenteraad van Rotterdam over een update van het Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018, waarin de gemeente haar beleid formuleert voor ondernemingen waarin ze een belang heeft. HbR stelt in haar internationale strategie: “Met name de inkomsten uit deelnemingen zouden in toenemende mate van belang kunnen zijn in de context van mogelijk teruglopende inkomsten als gevolg van de energietransitie”.² Daarmee zouden wegvallende inkomsten die gepaard gaan met het CO₂-neutraal maken van de haven in Rotterdam gecompenseerd worden. Er verandert per saldo echter weinig als er buitenlandse projecten worden ontwikkeld met daarin een centrale rol voor de fossiele industrie. Alleen de lasten worden dan elders gedragen, terwijl de eindrekening voor het klimaat hetzelfde blijft.

De gemeenteraad heeft een belangrijke verantwoordelijkheid en mogelijkheid om de projecten in het buitenland te toetsen aan dezelfde criteria als die waaraan de projecten in Rotterdam gehouden worden. Met als uitgangspunt een wereldwijde eerlijke transitie, en dus niet alleen in Nederland.

Het Havenbedrijf Rotterdam en haar internationale activiteiten

Uit haar internationale strategie blijkt dat het Havenbedrijf Rotterdam waarde hecht aan inkomsten uit haar internationale projecten.³ Volgens HbR bieden de buitenlandse projecten mogelijkheden om de concurrentiepositie van Rotterdam te versterken en leveren daarbij nieuwe verdienmodellen op. HbR onderscheidt verschillende instrumenten die ze kunnen inzetten bij hun internationale activiteiten, oplopend van een meer adviserende rol naar nauwere vormen van samenwerking (tabel 1). Volgens HbR zit er ideaal gezien progressie in de samenwerking, en monden kennisuitwisselingen via adviesdiensten uiteindelijk uit in deelnemingen.⁴ In de praktijk blijkt dit geen lineair traject en wisselen de samenwerkingen constant van nauwere naar lossere vormen.

In 2017 werd de directe en indirecte toegevoegde waarde van de Rotterdamse haven op de Nederlandse economie berekend op 6,2 procent (€45,6 miljard).⁵ Het belang van zowel de gemeente als het Rijk is dus niet alleen af te meten aan het dividend die zij via hun aandeelhouderschap ontvangen, maar heeft een directe relatie met de gehele Nederlandse welvaart. Het havenbedrijf kondigde vorig jaar aan tot 2025 grofweg 210 miljoen euro te willen investeren in buitenlandse projecten. Daarvan wordt 74 miljoen gestoken in een deelneming van dertig procent in de Braziliaanse haven Pecem. Terwijl HbR sinds 2014 een

De energietransitie en een eerlijke transitie zijn geen neutrale begrippen en hebben verschillende betekenissen voor verschillende actoren. Wat SOMO betreft gaat een eerlijke transitie over de transformatie van het hele systeem van productie en consumptie, en de ongelijke sociale relaties die daar nu aan ten grondslag liggen. In plaats van een nauwe focus op CO₂-uitstoot, zijn gelijke toegang, democratische controle en ecologische integriteit de belangrijkste uitgangspunten van de energietransitie. Daarnaast pleit SOMO voor een transitie waarbij rekening wordt gehouden met onrecht uit het verleden, het voorkomen van onrecht in de toekomst en herstel(betalingen) voor de meest getroffen.

Een ontwikkelingsvisie gebaseerd op oneindige groei staat hierdoor ter discussie.⁶ Klimaatverandering, het schaarser worden van grondstoffen, de uitputting van grond en vervuiling van water door overproductie, en de bijkomende sociale gevolgen voor gemeenschappen geven de grenzen van groei aan. Dit vraagt om het ombuigen van sociaaleconomische prioriteiten naar een voor iedereen toegankelijke welvaart in een gezonde omgeving. Strevend naar een samenleving waar ontwikkeling niet wordt opgelegd maar zelf wordt bepaald, en waar waarde niet wordt onttrokken maar herverdeeld.⁷

Tabel 1 Internationale activiteiten van HbR

	Instrument	Landen	Toelichting vorm
Oplopende vorm van samenwerking	Kennissuitwisseling	Singapore China (Guangzhou) ⁸	Delen van expertise op het gebied van havenbeheer
	Adviesdiensten	Argentinië (Buenos Aires) Curaçao India (Gujarat) Indonesië (Jorong Borneo) Letland (Riga) Mozambique (Palma) Turkije (Ceyhan) Brazilië (Porto Central)	
	Digitale diensten		
	Havenbeheer	China (Guangzhou)	Samenwerkingsovereenkomst
	Deelnemingen	Oman (Sohar Port and Freezone) Brazilië (Pecem)	Joint venture (50%) Joint venture (30%)

Gebaseerd op: Internationale strategie Havenbedrijf Rotterdam en de website van het Havenbedrijf.⁹

aandelenbelang van dertig procent in Porto Central hield, werd deze betrokkenheid in december 2019 omgezet naar een adviesfunctie voor het management van de Braziliaanse haven. Daarnaast is HbR voor de helft eigenaar van de haven van Sohar in de golfstaat Oman en werkte HbR van 2016 tot 2018 samen met het Indonesische staatsbedrijf Pelindo I ten behoeve van de ontwikkeling van de nieuwe haven Kuala Tanjung op het Indonesische eiland Sumatra. Het doel van deze laatste samenwerking was om samen met Pelindo I een *joint venture* op te richten, maar deze is er tot op heden nog niet van gekomen.¹⁰ HbR is echter nog steeds betrokken bij en geïnteresseerd in het Indonesische havenproject.¹¹ Deze betrokkenheid verloopt via het Indonesische dochterbedrijf PT Pelabuhan Rotterdam, waarin HbR een belang heeft van 99 procent.¹² Ten slotte, verleent HbR adviesdiensten aan verschillende havens in onder andere Argentinië, Turkije en India (tabel 1). Niet alleen zijn er dus verschillende vormen van samenwerking, maar wisselen de samenwerkingen ook voortdurend van vorm.

In het schema op de volgende pagina (figuur 1) is te zien hoe de *joint ventures* van HbR ingebed zijn in de totale structuur van het bedrijf. De eigendomsrelaties van alle internationale activiteiten lopen via Mainport Foreign Investments B.V., een dochteronderneming van Mainport Holding Rotterdam N.V, naar het moederbedrijf Havenbedrijf Rotterdam N.V. Port of Rotterdam Participacoes do Brasil LTDA en PT Pelabuhan Rotterdam Indonesia zijn voor 1% ook nog direct met Mainport Holding Rotterdam N.V. verbonden. Dit heeft er hoogstwaarschijnlijk mee te maken dat de wetgeving van zowel Brazilië als Indonesië vereist dat je bij de gekozen rechtsvormen minimaal twee aandeelhouders hebt. Hoewel HbR in de Braziliaanse haven Pecem een minderheidsaandeel heeft van 30%, is de rol van HbR in Porto Central recent veranderd van aandeelhouder naar adviesdiensten.

De bedrijfsstructuur laat met name zien hoe groot HbR is en licht de positie van de internationale deelnemingen binnen de grotere structuur toe.

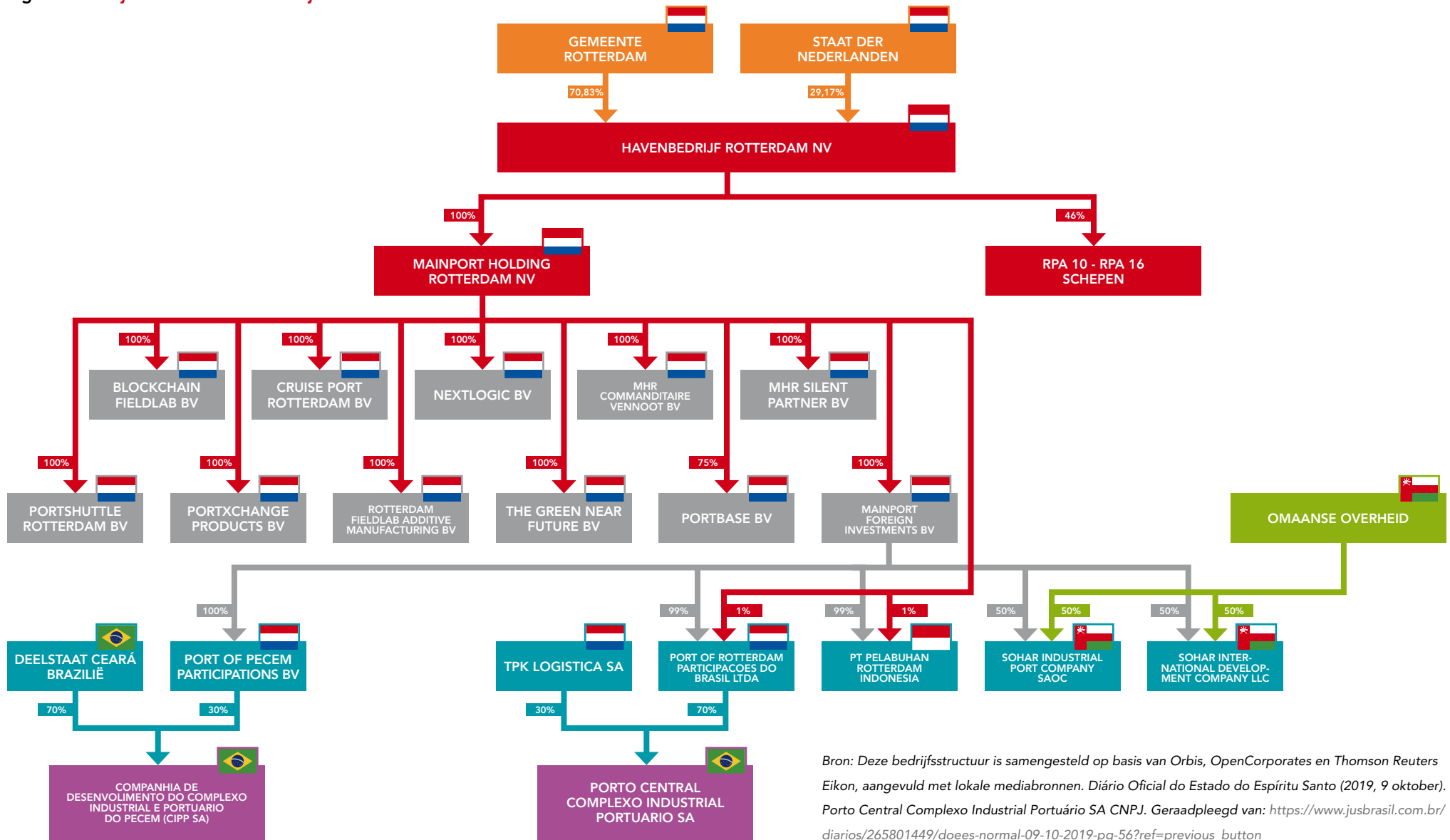
Door projecten waarbij HbR is betrokken, blijven landen afhankelijk van fossiele brandstoffen

Havens zijn vaak knooppunten van fossiele energiestromen, onder andere vanwege de op- en overslag van kolen, gas en olie die er plaatsvindt. De aan- en afvoer van goederen leidt bovendien tot veel CO₂-uitstoot, net als de activiteiten op de petrochemische en energieverslindende industriële complexen bij een haven. Terwijl HbR CO₂-neutraal wil zijn in 2050, is ze over de grens betrokken bij fossiel-intensieve havenprojecten. Aangezien deze investeringen zich alleen op de lange-termijn terugverdienen, is het zeer waarschijnlijk dat landen niet makkelijk uit dit traject kunnen komen en hierdoor voor decennia afhankelijk blijven van fossiele industrieën.

Kolencentrales en kolenoverslag

HbR ontwikkelde plannen voor een haven-industrieel complex in **Kuala Tanjung** (Indonesië).¹³ Hoewel HbR weigerde inzage te geven in deze haalbaarheidsstudies blijkt uit verschillende bronnen dat in het complex een kolencentrale gepland is, mogelijk ook met de op- en overslag van kolen.¹⁴ Deze kolencentrale zou de verschillende toekomstige industriële clusters (metaal en petrochemie) van elektriciteit moeten voorzien.

Figuur 1 Bedrijfsstructuur Havenbedrijf Rotterdam N.V.



Bron: Deze bedrijfsstructuur is samengesteld op basis van Orbis, OpenCorporates en Thomson Reuters Eikon, aangevuld met lokale mediabronnen. Diário Oficial do Estado do Espírito Santo (2019, 9 oktober). Porto Central Complexo Industrial Portuario SA CNPJ. Geraadpleegd van: https://www.jusbrasil.com.br/diarios/265801449/does-normal-09-10-2019-pg-56?ref=previous_button

Een masterthesis van een stagiair van HbR over Kuala Tanjung meldt dat HbR-experts voor de elektriciteits-opwekking de voorkeur gaven aan een kolencentrale, vanwege de lagere kosten die gepaard gaan met een kolencentrale ten opzichte van andere energie-opwekkers.¹⁵ HbR bestrijdt, in een reactie aan SOMO, dat ze een kolencentrale heeft voorgesteld omdat deze goedkoper is, maar benadrukt dat in de overweging voornamelijk de haalbaarheid vanwege de verwachte groei een rol speelde. Het havenbedrijf kwam naar eigen zeggen tot haar keuze voor het aantrekken van een kolencentrale omdat Indonesië “voor langere tijd helaas afhankelijk zal zijn van fossiele brandstoffen”.¹⁶

Ook in de nieuwe haven van **Porto Central** in Brazilië is een energiecluster gepland met ruimte voor kolencentrales en een kolenterminal.¹⁷ In haar reactie aan SOMO schrijft HbR dat de komst van een kolencentrale momenteel “onwaarschijnlijk” en “onzeker” is. Desalniettemin wordt het niet uitgesloten dat er in de haven een dergelijke centrale gefaciliteerd zal worden.¹⁸

Kolen spelen ook een rol in de Braziliaanse haven van **Pecem**, waarin HbR in 2018 een belang verwierf. Hoewel er in een verslag van een vergadering van de aandeelhouderscommissie in 2017 nog wordt gesproken over twee kolencentrales, heeft HbR SOMO laten weten dat er één kolencentrale staat.¹⁹ In 2013 is aan de bestaande centrale Pecem I een nieuwe eenheid, Pecem II, toegevoegd.²⁰ De haven van Pecem wordt verder ook benut voor de overslag van kolen.²¹

Gas- en olie-industrie

Het HbR stelt in haar reactie aan SOMO dat “ondanks de groei van alternatieve, duurzame energiebronnen in de energiemix, olie (en gas) nog lange tijd deel zullen uitmaken van de energiemix in de wereld. (...) De Braziliaanse olieproductie zal daarom de komende jaren stijgen.”²² De verwachting is dat de olieproductie tussen 2017 en 2026 zal oplopen van 2,8 miljoen naar 5,2 miljoen vaten per dag.²³ De nieuwe haven van **Porto Central** profileert zich als een belangrijk dienstverlener voor offshore-bedrijven die voor de zuidelijke kust van Brazilië actief zijn. Daar bevinden zich gas- en olievelden in de Campos, Santos en Espírito Santo bassins. Volgens de website van Porto Central zal een belangrijk deel van de groei in de olieproductie van Brazilië uit deze velden komen.²⁴

Porto Central hoopt, dankzij haar strategische locatie ten opzichte van de olie- en gasvelden, de belangrijkste spelers in de Braziliaanse fossiele industrie als klanten te kunnen werven. Porto Central zal deze bedrijven distributie- en opslagfaciliteiten voor olie bieden.²⁵ Daarnaast zal de haven diep genoeg gemaakt worden zodat ook de grootste olietankers kunnen aanleggen. Uit het verslag van een vergadering van de aandeelhouderscommissie van HbR op 10 januari 2019 blijkt dat HbR zelf actief naar “commitments van oliemaatschappijen” wilde zoeken voor het Braziliaanse havenproject Porto Central.²⁶ HbR zegt in een reactie aan SOMO, dat die commitments nog niet zijn gegeven.²⁷ Daarnaast wordt er een LNG-importterminal gebouwd en biedt het energiecluster ruimte voor een gascentrale.²⁸

Uit een verslag van een vergadering van de aandeelhouderscommissie van HbR op 28 september 2017 blijkt bovendien dat in de haven van **Pecem** mogelijk ook olieraffinage komt. Dat zou een “belangrijke verdere ontwikkelingsmogelijkheid” zijn, zo meldt het verslag.²⁹ HbR reageert dat dit een plan is van Braziliaanse zijde, en dat er nog geen verdere ontwikkelingen zijn.

De haven van **Sohar** ligt net buiten de Straat van Hormuz in Oman, in het hart van de olierijke Golfstaten. Olie en de petrochemische industrie spelen daarom een vooraanstaande rol in de haven.³⁰ Het Omaanse oliebedrijf Orpic heeft in 2017 de capaciteit van haar raffinaderij nog uitgebreid van 120 duizend vaten naar 204 duizend per dag.³¹

Petrochemische industrie

De petrochemische industrie verwerkt aardolie tot diverse chemische producten, gebruikt veel energie, heeft een hoge CO₂-uitstoot en is zeer vervuilend.³² Deze industrie is een belangrijk onderdeel van de Haven van Rotterdam. Het is daarom niet verwonderlijk dat HbR dit cluster ook opneemt in haar buitenlandse projecten. Niet alleen vanwege haar expertise, maar ook omdat ze hiermee haar klanten internationale mogelijkheden kan bieden. Zo kent de haven van **Sohar** een cluster voor de petrochemische industrie en is in de haalbaarheidsstudies die HbR ontwikkelde voor het havenindustriële complex in **Kuala Tanjung** tevens een petrochemisch cluster opgenomen.³³ Ondanks dat er geïnnoveerd wordt met andere vormen van energie, blijft de petrochemische industrie moeilijk te verduurzamen.

Havens ontwikkelen zich tot megaprojecten met grote impact op mens en milieu

De nieuwe havens zijn megaprojecten waarbij de omgeving van mensen en natuur ingrijpend verandert. Al zou de nieuwe bedrijvigheid werkgelegenheid en nieuwe inkomstenbronnen naar een land brengen, het heeft ook verstrekende lokale gevolgen, waaronder het verlies van een diversiteit aan inkomstenbronnen, landonteigening en sociale ontwrichting.³⁴ Daarnaast zorgen deze projecten voor ingrijpende veranderingen aan ecosystemen, met aantasting van biodiversiteit tot gevolg.

De nadelige effecten voor mens en milieu blijven echter niet beperkt tot het havengebied alleen. Havens zijn knooppunten in globale waardenketens. Ze ontsluiten het achterland en bevorderen de ontwikkeling van transportinfrastructuur en daarmee de aanlevering van goederen. De gevolgen zijn voelbaar tot in de wijde omgeving van de fysieke haven.

HbR wendt dit af door te benadrukken dat hun betrokkenheid bij internationale projecten juist leidt tot positieve resultaten. SOMO vraagt zich daarbij af voor wie dit positief is? Hoe dit positieve resultaat zich verhoudt tot de negatieve gevolgen? En in hoeverre dit een positief resultaat is voor het klimaat? Wat een bedrijf definieert als positieve resultaten kan in schril contrast staan met de beoordeling van de lokale bevolking.

Sociale conflicten rondom havens

Sociale conflicten spelen ook bij het Indonesische havenproject Kuala Tanjung in Noord-Sumatra, waar HbR bij betrokken is. Vissers, verbonden aan de Indonesische vissersbond KNTI, geven aan dat de ontwikkeling van de haven hun visserij negatief beïnvloedt.³⁵ Verder zorgde de uitbreiding van de haven van Kuala Tanjung in 2018 voor conflicten met dorpsbewoners die vanwege de uitbreiding van de haveninfrastructuur gedwongen zijn te verhuizen en geen eerlijke prijs krijgen voor hun grond. Naast dat deze compensaties erg laag waren, verschilden deze ook per bewoner.³⁶

De Indonesische milieuorganisatie Walhi laat zien dat zandwinning in de kustzone van Noord-Sumatra in strijd is met overheidsregels en leidt tot afkalving van de kust.³⁷ Kustbewoners vertelden Walhi tijdens een veldonderzoek in 2018 dat ze door de activiteiten bedreigd worden in hun bestaan.³⁸ Hoewel HbR tegenover SOMO bestrijdt dat deze omstreden zandwinning in zee dient voor de ontwikkeling van Kuala Tanjung, neemt dit niet weg dat lokale vissers – net als de vissers rondom de nieuwe haven van

Porto Central in Brazilië³⁹ – vrezen voor hun toekomstige inkomsten door de verstoring van visgronden bij de uitbreiding van de haven.

HbR benadrukt dat ze kansen schept voor andere Nederlandse bedrijven. Zo was HbR van 2008 tot 2010 in Brazilië betrokken bij de ontwikkeling van de haven van Suape waar Van Oord vervolgens twee baggerprojecten uitvoerde.⁴⁰ HbR stelde een bedrijfsplan op en leverde een bijdrage aan het masterplan voor de haven. In 2011, rapporteerden de organisaties BothENDS en Forum Suape dat er bij baggeractiviteiten voor de haven visgronden werden vernield. Ze beschrijven hoe bewoners op geweldadige wijze gedwongen waren te verhuizen.⁴¹ HbR is niet direct verantwoordelijk voor deze vormen van onteigening, maar het opent deuren voor bedrijven en effent de paden voor mogelijk ongewenste ontwikkelingen. Het maken van masterplannen voor deze gebieden brengt wel degelijk een bepaalde verantwoordelijkheid voor de gevolgen met zich mee.

Havenprojecten ontsluiten achterland voor doorvoer palmolie en soja

De groei van de export van soja uit Latijns-Amerika en palmolie uit Indonesië treft lokale gemeenschappen en kleine boeren die hun grond verliezen door de expansie van grote agrobedrijven.⁴² In 2012, nog voordat HbR met het Indonesische havenbedrijf Pelindo I de overeenkomst sloot over de ontwikkeling van Kuala Tanjung, maakte de Indonesische regering al bekend dat ze de export van palmolie vanuit de haven wilde verhogen.⁴³ Een haven ontsluit het achterland. Soja- en palmolieplantages worden door middel van snelwegen en treinrails via de havens verbonden met logistieke corridors naar verschillende delen van de wereld. Voor Kuala Tanjung geldt dit voor palmolie en voor Brazilië geldt dit voor soja. De Indonesische palmoliesector is medeverantwoordelijk voor de grootschalige ontbossing in Indonesië in de afgelopen decennia en wordt ook vaak verantwoordelijk gehouden voor de jaarlijks terugkerende bosbranden in het land. Die branden leiden tot gezondheidsschade voor de lokale bevolking en meer CO₂-uitstoot in de atmosfeer.⁴⁴

In het geval van Porto Central krijgt de haven een functie voor de overslag van sojaproducten uit Brazilië.⁴⁵ Het is de bedoeling dat Porto Central door een nieuwe, omstreden spoorlijn ook een verbinding krijgt met de Braziliaanse deelstaat in de Amazone, Mato Grosso⁴⁶, het centrum van de sojateelt in Brazilië. Recent onderzoek constateert dat met het vergroten van transportmogelijkheden de expansie van sojateelt in Mato Grosso, en daarmee de bijbehorende ontbossing, zal versnellen.⁴⁷

Hoge rendementseisen hebben lokale gevolgen

De zorgen van SOMO over de internationale activiteiten van de Rotterdamse haven worden gevoed door de hoge rendementseisen die HbR hanteert voor haar deelnemingen over de grens. HbR heeft aangegeven dat ze uit deze deelnemingen over de grens een “beduidend hoger” rendement verwacht dan uit haar andere activiteiten.⁴⁸ In haar internationale strategie schrijft HbR uit te gaan van tien procent rendement op haar investeringen in het buitenland. Ze verwacht dat haar deelname in de haven van Pecem zelfs een rendement van 15 procent kan behalen.⁴⁹ Indonesische media berichtten begin 2018 dat HbR, tot ergernis van haar Indonesische partner, ook 15 procent rendement eiste voor verdere deelname aan het havenproject Kuala Tanjung.⁵⁰ HbR motiveert de hoge rendementseis door te verwijzen naar de hogere risico’s die verbonden zijn aan buitenlandse deelnemingen.⁵¹ HbR wentelt haar risico’s daarmee af op de lokale context. De vraag is namelijk waar dit rendement wordt verdiend en wie daarvoor de prijs betaalt? Zal dit ten koste gaan van belangrijke lokale activiteiten die minder opbrengen, zoals vissers die visgronden kwijtraken? Of wordt er in het buitenlandse havenproject toch gekozen voor een goedkope fossiele centrale, en niet voor een duurzame maar duurdere vorm van energieopwekking? Op het moment van de keuze tussen óf de exploitatie van natuurlijke grondstoffen met maximale opbrengst óf duurzame oplossingen voor mens en milieu kan het verwezenlijken van rendement doorslaggevend zijn.

Gemeente is medeverantwoordelijk voor buitenlandse deelnemingen

Bij de verzelfstandiging van het havenbedrijf in 2004 is besloten dat de gemeente en het Rijk als aandeelhouders slechts op hoofdlijnen betrokken worden bij het reilen en zeilen van de haven in Rotterdam. De aandeelhouders zouden voortaan geen bemoeienis meer hebben met concrete zaken. Het havenbedrijf in Rotterdam functioneert als een onafhankelijke en hybride entiteit die daardoor ontsnapt aan publiek toezicht, terwijl het nog wel publiek eigendom is.

Voor participaties van HbR over de grens is echter een afwijkende regeling getroffen. Artikel 25.8 lid e van de statuten van HbR bepaalt dat het havenbedrijf voor het aangaan, vergroten of verkleinen van een deelneming buiten Nederland toestemming van de aandeelhouders nodig heeft.⁵² In het Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018 legde het college van burgemeester en wethouders (B&W) vast dat buitenlandse deelnemingen van bedrijven waarvan de gemeente aandeelhouder is, het publieke belang van Rotterdam moeten dienen.⁵³

Ook bevat het beleidskader een pakket aan bedrijfseconomische vereisten waaraan investeringen van HbR en andere bedrijven moeten voldoen, willen ze toestemming van de gemeente krijgen.

Het college van B&W geeft de gemeenteraad regelmatig de indruk dat ze de buitenlandse projecten van HbR “intensief en kritisch” volgt, en ook “eigen afwegingen” maakt, zoals een brief van de wethouder uit 2014 vermeldt.⁵⁴ In een brief van 9 oktober 2018 over de internationale strategie van HbR schrijft de wethouder dat hij alle voorstellen van HbR over een investering in het buitenland “individueel” weegt. Hij stelt bovendien dat de gemeente vasthoudt aan het vereiste dat buitenlandse participaties van HbR moeten leiden tot een extra ladings-troom naar Rotterdam, ook al heeft het havenbedrijf dat criterium zelf laten vallen.⁵⁵

B&W ontkennen echter verantwoordelijkheid

In een Wob-procedure, waarin SOMO onder meer haalbaarheidsstudies van HbR over Kuala Tanjung opvraagt, kiest het college van B&W voor een hele andere opstelling. Ze doet namelijk voorkomen dat ze als aandeelhouder géén invloed heeft op de buitenlandse deelnemingen van HbR. Het gemeentebestuur zou, hoewel ze er dus expliciet toestemming voor moet geven, geen directe zeggenschap hebben over die projecten en er dus ook geen verantwoordelijkheid voor dragen. De gemeente heeft géén bemoeienis met individuele projecten van HbR over de grens, stellen B&W in de Wob-procedure. Om dat te illustreren, wijst het gemeentebestuur erop dat de opgevraagde haalbaarheidsstudies van HbR over Kuala Tanjung bij de gemeente ook helemaal niet aanwezig zijn.⁵⁶ Deze opstelling staat haaks op de opstelling die de wethouder kiest in beleidsdocumenten aan de gemeenteraad. De vraag is hierbij hoe het gemeentebestuur de buitenlandse deelnemingen van HbR “intensief en kritisch” denkt te kunnen volgen en hierover te kunnen beslissen, als ze niet over alle relevante gegevens beschikt?

Aangezien de wethouder goedkeuring dient te geven of een HbR-participatie over de grens kan doorgaan, mag de gemeenteraad verwachten dat zowel de wethouder als de ambtenaren zich grondig informeren. Hoe kan de wethouder anders toetsen of de buitenlandse projecten van HbR het publieke belang dienen? De wethouder dient deze verantwoordelijkheid ondubbelzinnig te erkennen en actief uit te voeren. Overigens blijkt uit documenten van de gemeente, die zijn vrijgegeven in een andere Wob-procedure dat zij intern wel degelijk uitgaat van zeggenschap over de internationale deelnemingen. Naar aanleiding van de discussie over de kolenoverslag in de Rotterdamse haven, waarop de gemeente geen invloed kon uitoefenen, schrijft een ambtenaar dat dit anders ligt

bij buitenlandse deelnemingen van HbR. “We hebben overigens als aandeelhouder volledige zeggenschap over buitenlandse investeringen, wat dat betreft is er geen overeenkomst met de kolenmotie”, schrijft een senior adviseur van de bestuursdienst van de gemeente. “Voor alle deelnemingen in het buitenland is toestemming van de aandeelhouders nodig.”⁵⁷

Ook uit een besluit van maart 2016 van de gemeente Rotterdam en de Staat als aandeelhouders, blijkt dat er door hen wordt uitgegaan van zeggenschap over de buitenlandse deelnemingen. In dit besluit wordt toestemming gegeven voor de oprichting van een Indonesisch dochterbedrijf door HbR. De gemeente en de staat spreken in het besluit over de uitoefening van hun “zeggenschapsrecht”.⁵⁸ Dat impliceert dat de gemeente als aandeelhouder ook duidelijk verantwoordelijkheid draagt voor de buitenlandse deelnemingen van HbR.

De spanning tussen het (Rotterdamse) publieke belang en het commerciële belang van HbR

In haar internationale strategie onderschrijft het havenbedrijf weliswaar dat ze een publieke taak heeft, en verklaart met haar internationale activiteiten daar “een wezenlijke bijdrage” aan te leveren. Haar buitenlandse projecten zouden kansen scheppen voor andere Nederlandse bedrijven. Het publieke belang reikt echter verder dan het economische domein en gaat ook bijvoorbeeld over duurzaamheid en sociale rechtvaardigheid. Niet alleen in Rotterdam, maar wereldwijd.

HbR is een commerciële onderneming, die in haar afwegingen ook de commerciële belangen van haar klanten – waaronder klanten uit de fossiele industrie – centraal stelt. Desalniettemin betekent dit niet dat het bedrijf geen zorgplicht heeft, en deze gaat verder dan economische groei of het toegankelijk maken van markten voor Nederlandse bedrijven. Het is aan de gemeente als aandeelhouder om die zorgplicht – voor mens en milieu – te bewaken.

Publieke belang vraagt bredere betekenis, met eerlijke transitie als uitgangspunt

In het nieuwe beleidskader waarover de gemeenteraad de komende maanden beslist dient het publieke belang van de Rotterdamse haven een brede betekenis te krijgen en verder te gaan dan de nationale grenzen. In het Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018 wordt over duurzaamheid nog amper gesproken. In een addendum is wel opgenomen dat bedrijven waarvan de gemeente aandeelhouder is, jaarlijks verantwoording dient af te leggen over hun MVO-beleid.⁵⁹ Het addendum is echter

niet duidelijk over mogelijke sancties als de onderneming dat beleid niet naleeft. Hoe dit van toepassing is op buitenlandse projecten van bedrijven gelieerd aan de gemeente Rotterdam blijft ook na overleg met de gemeente onduidelijk.⁶⁰

In het nieuwe beleidskader dienen de buitenlandse projecten van HbR getoetst te worden aan de klimaatdoelstellingen die het havenbedrijf zichzelf gesteld heeft. Met als uitgangspunt een wereldwijde eerlijke transitie. De ambitie om van de Rotterdamse haven een CO₂-neutrale haven te maken, zou bijvoorbeeld doorgetrokken kunnen worden op haar projecten wereldwijd. Mogelijke inkomsten die hiermee wegvallen, mogen dan al helemaal niet gefinancierd of gecompenseerd worden met deelnemingen in havenprojecten elders in de wereld die leunen op fossiele industrieën of die ten koste gaan van de lokale bevolking. B&W behoort dezelfde klimaatambities te hanteren voor projecten in binnen- en buitenland. Daarnaast moet bij het vaststellen van een vereiste rendement B&W op de hoogte zijn wie hier de prijs voor betaalt en hoe dit keuzes beïnvloedt.

Niet alleen toets voor harde infrastructuur

Uit het gesprek met de gemeente Rotterdam bleek dat de gemeente de bedrijfseconomische criteria uit het beleidskader slechts toepast op investeringen van het havenbedrijf in harde infrastructuur. HbR heeft alleen voor de deelname in de Braziliaanse haven van Pecem, waarmee een investering van 74 miljoen euro is gemoeid, de vereiste *worst-case scenario* opgesteld.⁶¹ Voor de deelneming in de Indonesische *joint venture* voor de ontwikkeling van Kuala Tanjung is dat niet gedaan⁶², en ook niet voor de deelneming in Porto Central in Brazilië. Volgens de gemeente is een *worst-case scenario* in laatstgenoemde projecten achterwege gebleven vanwege de ‘relatief lage’ bedragen die bovendien in advisering en haalbaarheidsstudies gestoken werden. Dit soort zachte investeringen van HbR behoren ook getoetst te worden aan eisen die het gemeentebestuur stelt. HbR geeft zelf aan dat ze doelen op een evolutie in de buitenlandse samenwerkingen. Het begint met kennisuitwisseling en adviesdiensten, een volgende stap is havenbeheer of deelname. Bovendien kunnen de plannen die het havenbedrijf in dit kader opstelt voor buitenlandse partners al nadelige sociale en ecologische effecten hebben, ook als het HbR er zelf niet grootschalig in investeert. Deze investeringen zullen dan mogelijk gedaan worden door anderen, bijvoorbeeld door commerciële terminal operators, door energiebedrijven, of door het buitenlandse havenbedrijf waarmee HbR een partnerschap is aangegaan.⁶³

Het havenbedrijf en ook haar aandeelhouders dragen op dit punt een zorgplicht. Te meer omdat een van de doelstelling van de internationale activiteiten van HbR is om ook kansen te scheppen voor andere Nederlandse bedrijven in de maritieme sector. Het komt voor dat als deze Nederlandse bedrijven aan een project deelnemen, HbR zich eruit terugtrekt of haar rol verkleint. Dat was te zien bij het havenprojecten Suape en bij Porto Central in Brazilië. Een dergelijk verdienmodel van HbR staat op

gespannen voet met de zorgplicht die een bedrijf met publieke aandeelhouders als HbR heeft. Op het moment dat HbR haar betrokkenheid in een project reduceert, dan is haar verantwoordelijkheid nog niet ten einde. Met name in het voortraject kan hierop gestuurd worden en kan voorkomen worden dat de deur naar ongewenste ontwikkelingen voor de lokale bevolking en voor het klimaat opengaat.

Eindnoten

- 1 Port of Rotterdam. Haven van Rotterdam CO₂-neutraal. Geraadpleegd van: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/haven-van-rotterdam-co2-neutraal.pdf>
- 2 Port of Rotterdam (2018, 15 juni). Internationale strategie Havenbedrijf Rotterdam. Geraadpleegd van: https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/6903215/1/s18bb007822_1_37201_tds
- 3 *Ibid.*
- 4 *Ibid.*
- 5 Erasmus Centre for Urban Port and Transport Economics (2018, november). Het Rotterdam Effect. De impact van mainport Rotterdam op de Nederlandse economie. Geraadpleegd van: https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/downloads/het-rotterdam-effect-pdf.pdf?token=y_mi09IN
- 6 Zie ook: Hickel, J. & Kallis, G. (2019, 17 april). Is Green Growth Possible? New Political Economy. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1080/13563467.2019.1598964>
- 7 Zie ook: Degrowth. A history of degrowth. Geraadpleegd van: <https://www.degrowth.info/en/a-history-of-degrowth/>
Escobar, A. (2015, July) Degrowth, postdevelopment, and transitions: a preliminary conversation. *Sustainability Science*, 10, 451-462. Geraadpleegd van: <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs11625-015-0297-5>
Daly, H. (2014). From uneconomic growth to a steady state economy. Northampton, United Kingdom: Edward Elgar.
- 8 Port of Rotterdam (2019, 7 mei). Havenbedrijf Rotterdam en havenautoriteit Guangzhou ondertekenen samenwerkingsovereenkomst. Geraadpleegd van: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/samenwerkingsovereenkomst-haven-Rotterdam-en-Guangzhou>
- 9 Port of Rotterdam. Port of Rotterdam internationaal. Geraadpleegd van: <https://www.portofrotterdam.com/nl/zakendoen/port-of-rotterdam-internationaal>
Port of Rotterdam (2019, 13 december). Veranderende rol Havenbedrijf Rotterdam in Braziliaanse haven Porto Central. Geraadpleegd van: <https://www.portofrotterdam.com/nl/nieuws-en-persberichten/veranderde-rol-havenbedrijf-rotterdam-in-braziliaanse-haven-porto-central>
- 10 Gemeente Rotterdam (2017, 16 januari). Joint venture van Havenbedrijf Rotterdam N.V. in Indonesië. Geraadpleegd van: <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/5157787/2/0de9a8003447ade1a759abaa91dc898c>
- 11 Op 14 november 2019 sloten het Indonesische havenbedrijf Pelindo I, HbR en het Chinese bedrijf Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co., Ltd. een zogenaamde Head of Agreement (HoA) met als doel om van Kuala Tanjung een "world class port" te maken. Hellenic Shipping News (2019, november 19). Kuala Tanjung strengthen its position in Malacca Strait through cooperation with Europe and Asia's biggest Ports. Geraadpleegd van: <https://www.hellenicshippingnews.com/kuala-tanjung-strengthen-its-position-in-malacca-strait-through-cooperation-with-europe-and-asias-biggest-ports/>
- 12 Port of Rotterdam (2019). Overzicht deelnemingen. Geraadpleegd van: <https://jaarverslag2018.portofrotterdam.com/jaarrekening/toelichting-op-de-winst-en-verliesrekening/overzicht-deelnemingen>
- 13 Het havenbedrijf heeft een video gepubliceerd over deze plannen. Port of Rotterdam [Pelabuhan Rotterdam Indonesia] (2018, 15 maart). Kuala Tanjung Port-Industrial Complex – English [YouTube]. Geraadpleegd van: https://www.youtube.com/watch?v=8GxRO4_ykxk
- 14 Prakoso, A., Taneja, P., & Vellinga, T. (2018, 22 januari). Adaptive Port Planning under Disruptive Trends with focus on the case of the Port of Kuala Tanjung, Indonesia. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1051/mateconf/201814705006>
Sulaiman, I.A. (2016). Indonesia ports as the engine of growth in the region. Geraadpleegd van: https://hamburg.hk24.de/Veranstaltung/Anlagen/VSDb/131017675/Sulaiman_presentation_hamburg_2016.pdf
- 15 Singgih, V.P. (2017, 5 januari). Bukit Asam to go all-out in power plant business. Geraadpleegd van: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/01/05/bukit-asam-to-go-all-out-in-power-plant-business.html>
- 16 Prakoso, A., Taneja, P., & Vellinga, T. (2018, 22 januari). Adaptive Port Planning under Disruptive Trends with focus on the case of the Port of Kuala Tanjung, Indonesia. p. 87. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1051/mateconf/201814705006>
- 17 Port of Rotterdam (2019, 9 december). Bedrijfsreview. <https://www.somo.nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Bedrijfsreview-HbR-9-dec-2019.pdf>
"Indonesië zal voor langere tijd helaas afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Anders wordt het lastig 260 miljoen mensen te blijven voeden en welvaart te ontwikkelen."
- 18 Porto Central. More than a port: an innovative logistics solution. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/en/>
- 19 Port of Rotterdam (2019, 9 december). Bedrijfsreview. <https://www.somo.nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Bedrijfsreview-HbR-9-dec-2019.pdf>
- 20 Port of Rotterdam (2017, 28 september). Verslag aandeelhouderscommissie HbR. <https://www.somo.nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Verslag-Aandeelhouderscommissie-HbR-28-sep-2017.pdf>
- 21 Energías do Portugal (2018). Pecém. The power plant. Geraadpleegd van: <https://pecem.brasil.edp.com/en/power-plant>
Port of Rotterdam. Pecém industrial and port complex. Geraadpleegd van: https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/pecem-industrial-and-port-complex.pdf?token=Qmud_Jwt

- 22 Port of Rotterdam (2019, 9 december). Bedrijfsreview. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Bedrijfsreview-HbR-9-dec-2019.pdf>
- 23 Deloitte. Brazilian E&P overview. Geraadpleegd van: <https://www2.deloitte.com/br/en/pages/energy-and-resources/upstream-guide/articles/brazil-oil-exploration-production-overview.html>
- 24 Porto Central. Oil & Gas. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/en/negocio/oleo-gas/>
- 25 Porto Central. Porto Central. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/pb/o-projeto/>
Gemeente Rotterdam (2018, 6 april). Havenprojecten HbR in Brazilië. Geraadpleegd van: https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/6363863/1/s18bb002820_2_47402_tds
- 26 Port of Rotterdam (2019, 10 januari). Verslag aandeelhouderscommissie HbR. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Verslag-Aandeelhouderscommissie-HbR-10-jan-2019.pdf>
- 27 Port of Rotterdam (2020, 7 januari). Gesprek met René van der Plas & Mark Dijk naar aanleiding van de bedrijfsreview van 9 december 2019.
- 28 Porto Central. Porto Central. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/pb/o-projeto/>
- 29 Port of Rotterdam (2017, 28 september). Verslag aandeelhouderscommissie HbR. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Verslag-Aandeelhouderscommissie-HbR-28-sep-2018.pdf>
- 30 SOHAR Port and Freezone. About Sohar. Geraadpleegd van: <http://www.soharportandfreezone.com/en/aboutsohar/overview>
- 31 Port of Rotterdam (2019, 9 december). Bedrijfsreview. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Bedrijfsreview-HbR-9-dec-2019.pdf>
- 32 IPCC (2014). Industry. In: *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* (pp. 739-810). Cambridge, United Kingdom & New York, NY, USA: Cambridge University Press.
Griffen, P.W., Hammond, G.P., & Norman, J.B. (2018) Industrial energy use and carbon emissions reduction in the chemicals sector: a UK perspective. *Applied Energy* 227, 587-602.
- 33 Port of Rotterdam [Pelabuhan Rotterdam Indonesia] (2018, 15 maart). Kuala Tanjung Port-Industrial Complex – English [YouTube]. Geraadpleegd van: https://www.youtube.com/watch?v=8GxRO4_ykxk
- 34 Voor een overzicht van mogelijke conflicten zie:
Parola, F. en S. Maugheri (2013, oktober). Origin and taxonomy of conflicts in seaports: Towards a research agenda. *Research in Transportation Business & Management* 8, 114-122. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2013.07.005>
Delphine, M. et al (2019, april). Living on the edge: Identifying challenges of port expansion for local communities in developing countries, the case of Jakarta, Indonesia. *Ocean & Coastal Management* 171, 119-130. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2019.01.021>
Dooms, M. (2019). Chapter 4 – Stakeholder management for port sustainability: Moving from ad-hoc to structural approaches. *Inland and Seaside Sustainable Transportation Strategies*, 63-84. Geraadpleegd van: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-814054-3.00004-9>
- 35 KNTI (2018, september). Laporan Singkat Kunjungan Lapangan Desa Lalang Kecamatan Madang Deras [Beknopte rapportage bezoek desa Lalang, subdistrict Madang Deras]. [Intern Document]. Zie ook: Metro Kampung (2018, 17 oktober). Pukat Trawl Dan Pembangunan Pesisir Kualatanjung Ancam Nelayan Tradisional. [Sleepnet en kustontwikkeling Kuala Tanjung bedreigen traditionele vissers]. Geraadpleegd van: <https://www.metrokampung.com/2018/10/pukat-trawl-dan-pembangunan-pesisir.html>
- 36 SOMO (2018, 17 oktober). Interview met lokale gemeenschap Dusun Tiga en oud-dorpsleider Pak Yoni in Kuala Tanjung. Zie ook: Harian Andalas (2019, 23 december). Ganti Rugi Tanah Ruas Tol Tebing Tinggi Harus Dituntaskan. [Compensatie land voor tolweg Tebing Tinggi moet worden opgelost]. Geraadpleegd van: <https://harianandalas.com/sumatera-utara/ganti-rugi-tanah-ruas-tol-tebing-tinggi-harus-dituntaskan>
Widyastuti, I. (2018, 27 augustus). Masyarakat Tolak Hasil Kajian KJPP untuk Ganti Rugi Lahan Pelabuhan Kuala Tanjung. [Lokale bevolking verwerpt voorstel KIPP voor compensatie land voor haven Kuala Tanjung]. Geraadpleegd van: http://rri.co.id/medan/post/berita/565524/daerah/masyarakat_tolak_hasil_kajian_kjpp_untuk_ganti_rugi_lahan_pelabuhan_kuala_tanjung.html
- 37 SOMO (2018, 18 oktober). Interview met Dana Tarigan, directeur van Walhi op Noord-Sumatra, Medan.
- 38 Walhi Sumatera Utara (2018). Advokasi Pantai Labu [Advocacy Pantai Labu]. [Intern Document]. Zie ook: Karokaro, A.S. (2019, 19 april). Tambang Pasir Laut Itu Membuat Nelayan Pantai Labu Menderita. [Zandwinning in zee maakt dat vissers in Pantai Labu lijden]. Geraadpleegd van: <https://www.mongabay.co.id/2018/04/19/tambang-pasir-laut-itu-membuat-nelayan-pantai-labu-menderita/>
- 39 Teulings, I. (2018, 15 januari). Porto Central: de haven die niet voor vissers is. Geraadpleegd van: <https://downtoearthmagazine.nl/porto-central-rotterdams-havenbedrijf-brazilie/>
- 40 HbR stelde vanaf 2008 een masterplan op voor de havenuitbreiding en tekende in 2010 een overeenkomst voor de mogelijke oprichting van een joint-venture.
Dooms, M., Van der Lugt, L. & De Langen, P.W. (2013). International strategies of port authorities: The case of the Port of Rotterdam Authority. *Transportation Business and Management* 8 (pp. 148-157). Geraadpleegd van: https://www.researchgate.net/publication/259170421-International_strategies_of_port_authorities_The_case_of_the_Port_of_Rotterdam_Authority/link/5af0628e0f7e9ba366415a75/download
- 41 Dutch National Contact Point (2016, 30 november). Final Statement: BothENDS, et al. vs. Atradius Dutch State Business. Geraadpleegd van: <https://www.oesorichtlijnen.nl/documenten/publicatie/2016/11/30/eindverklaring-melding-both-ends--forum-suape-vs-atradius-dsb>
Both ENDS (2016). Suape: port expansion threatens paradise. Geraadpleegd van: <https://www.bothends.org/en/Our-work/Dossiers/Suape-port-expansion-threatens-paradise>
- 42 Een delegatie van inheemse leiders uit Brazilië bezocht Europa in oktober 2019 om te vertellen over de gevolgen van de expansie van de soja teelt voor hun gemeenschap. Zie: Greenpeace Nederland (2019, 24 oktober). Inheemse leiders uit Brazilië bezoeken Nederland met vraag om actie. Geraadpleegd van: <https://www.greenpeace.org/nl/natuur/25400/inheemse-leiders-uit-brazilie-bezoeken-nederland-met-vraag-om-actie/>
Het rapport 'Draw the Line' van Milieudefensie geeft een beeld van conflicten tussen lokale gemeenschappen en palmoliebedrijven. Milieudefensie (2018, 2 juli). Draw the line: een zwartboek over duistere investeringen van Nederlandse banken in palmolie. Geraadpleegd van: <https://milieudefensie.nl/actueel/draw-the-line.pdf>
- 43 Republiek Indonesië (2012). Rencana Induk Pelabuhan Kuala Tanjung Indonesia. Geraadpleegd van: <http://ditjenpp.kemenumham.go.id/arsip/bn/2012/bn382-2012lamp.pdf>
- 44 Zie onder meer:
Harrison, M.E., Page, S.E. & Limin, S.H. (2009). The global impact of Indonesian forest fires. *Biologist*, 56 (3), 156-163. http://www.outrop.com/uploads/7/2/4/9/7249041/harrison_09_global_impact_indonesian_forest_fires.pdf
Van der Werf, G.R. et al. (2017). Global fire emissions estimates during 1997-2016. *Earth System Science Data*, 9, 697-720. <https://www.earth-syst-sci-data.net/9/697/2017/essd-9-697-2017.pdf>
Butler, R.A. (2019). The unrecognized cost of Indonesia's fires (commentary). Geraadpleegd van: <https://news.mongabay.com/2019/10/the-unrecognized-cost-of-indonesias-fires-commentary/>
Friends of the Earth Europe (2015). Up in smoke. Failures in Wilmar's promise to clean up the palm oil business. Geraadpleegd van: <https://milieudefensie.nl/actueel/up-in-smoke.pdf>

- 45 Boon, F. (2013, 14 mei). Rotterdam helpt Brazilië van sojabonen af. Geraadpleegd van: <https://www.nrc.nl/nieuws/2013/05/14/rotterdam-helpt-brazilie-van-sojabonen-af-1246073-a60350>
Porto Central (2018, 20 juni). Porto Central: mais que um porto. Geraadpleegd van: <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2018/60aro/apresentacao-poc-mapa-20-06-018.pdf>
Porto Central. Mais que um porto: uma inovadora solução logística. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/pb/>
- 46 Het gaat om de spoorverbinding FE-354, waartegen veel bezwaren bestaan omdat ze door natuurgebieden en over grond van inheemse gemeenschappen loopt. Zie: SALSA (2015). Salsa statement on the twin ocean railroad. Geraadpleegd van: <http://www.salsa-tipiti.org/news/twin-ocean-railroad-statement/> & Porto Central. O Projeto. Geraadpleegd van: <http://www.portocentral.com.br/pb/o-projeto/#secao-acesso>
Volgens sommigen zou de aanleg van de baan zijn, maar de verbinding staat op het investeringsprogramma van de Braziliaanse overheid, en de studie naar de lijn is 'in progress' Zie: Braziliaanse Ministerie van Economische Zaken (2019, 19 augustus). Brazil: macroeconomic monitor and reform agenda. Geraadpleegd van: <http://www.economia.gov.br/central-de-conteudos/publicacoes-em-outros-idiommas/brazil-macroeconomic-monitor-and-reform-agenda/brazil-macroeconomic-monitor-and-reform-agenda-august-19th-edition>
- 47 Celidonio, O.L.M., et al. (2019). The determinants of recent soybean expansion in Mato Grosso, Brazil. *International Food and Agribusiness Management Review*, 22 (2), 173-175. Geraadpleegd van: <https://www.wageningenacademic.com/doi/pdf/10.22434/IFAMR2018.0072>
- 48 Lalkens, P. (2018, 17 oktober). Avonturen in het buitenland moeten wereldfaam Rotterdamse haven op peil houden. Geraadpleegd van: <https://fd.nl/economie-politiek/1274249/avonturen-in-het-buitenland-moeten-wereldfaam-rotterdamse-haven-op-peil-houden>
- 49 Gemeente Rotterdam (2018, 28 augustus). Internationale strategie HbR ten aanzien van Brazilië. Geraadpleegd van: https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/6760566/1/s18bb006349_3_51607_tds
- 50 Antara (2018, 18 januari). Cina Lirik Proyek Pembangunan Pelabuhan Kuala Tanjung II. Geraadpleegd van: <https://bisnis.tempo.co/read/1051724/cina-lirik-proyek-pembangunan-pelabuhan-kuala-tanjung-ii/full&view=ok>
- 51 Lalkens, P. (2018, 17 oktober). Avonturen in het buitenland moeten wereldfaam Rotterdamse haven op peil houden. Geraadpleegd van: <https://fd.nl/economie-politiek/1274249/avonturen-in-het-buitenland-moeten-wereldfaam-rotterdamse-haven-op-peil-houden>
- 52 Port of Rotterdam (2014). Statuten van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. Geraadpleegd van: <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/Statuten-van-het-Havenbedrijf-Rotterdam.pdf?token=r8uym5qk>
De Nederlandse overheid omschrijft het publieke belang van HbR als volgt: 'continuïteit en kwaliteit van de Rotterdamse haven als vitale schakel in de mainport Rotterdam, nautische veiligheid en duurzaam ruimtegebruik'. De manier waarop de Gemeente Rotterdam het publieke belang van HbR omschrijft, is: 'het borgen van de continuïteit en kwaliteit van de havenvoorzieningen en invloed op de ontwikkeling van het havenindustriële complex'.
- 53 Gemeente Rotterdam (2014, 23 september). Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018. <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/1587446/2>
- 54 Gemeente Rotterdam (2014, 11 maart). Aandeelhoudersvergadering HbR dd. 17 maart 2014. Geraadpleegd van: https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/4134908/3/14gr641a_PDF
- 55 Gemeente Rotterdam (2018, 8 oktober). Kader voor internationale investeringen HbR. Geraadpleegd van: https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/6903171/1/s18bb007821_4_46242_tds
Port of Rotterdam (2019, 9 december). *Bedrijfsreview*. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Bedrijfsreview-HbR-9-dec-2019.pdf>
Het bedrijf legt uit dat HbR dat criterium heeft laten vallen omdat zij als haven geen invloed op de ladingstromen hebben. Dat hebben alleen de ladingeigenaren. Extra ladingstroom naar Rotterdam kan dus ook niet als harde vereiste worden gesteld.
- 56 Dit blijkt uit het verweerschrift dat het gemeentebestuur in de bezwaarprocedure heeft ingediend. De bestuursrechter moet zich nog buigen over het Wob-verzoek. Algemene Bezwaarschriftencommissie, kamer IV (2019, 28 maart). Advies op een bezwaarschrift inzake Wet openbaarheid van bestuur. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Verweerschrift-gemeente-Rotterdam-28-mrt-2019-1.pdf>
- 57 Gemeente Rotterdam (2018, 5 februari). Emailcorrespondentie zeggenschap buitenlandse investeringen. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Emailcorrespondentie-zeggenschap-buitenlandse-investeringen-HbR-feb-2018.pdf>
- 58 Port of Rotterdam (2016, 18 maart). Schriftelijk besluit van de aandeelhouders van Havenbedrijf Rotterdam N.V. <https://www.somo.nl/nl/wp-content/uploads/sites/2/2020/01/Schriftelijk-besluit-aandeelhouders-HbR-mrt-2016.pdf>
- 59 Gemeente Rotterdam. Addendum Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018. Geraadpleegd van: <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/3074781/1/document>
- 60 Gesprek met twee ambtenaren van gemeente Rotterdam van de afdelingen Deelnemingen en Bestuurs- en concernondersteuning op 26 september 2019 in het Timmerhuis te Rotterdam.
- 61 Gemeente Rotterdam (2014, 23 september). Beleidskader Verbonden Partijen 2014-2018. <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/1587446/2>
- 62 Ondanks dat er (nog) geen formele deelneming is in het project, is hier door de wethouder wel degelijk een goedkeuringsbesluit voor genomen. In de brief aan de gemeenteraad van 16 januari 2017 wordt genoemd dat Pelindo en HbR een bedrag van ruim drie miljoen euro zouden vrijmaken.
Gemeente Rotterdam (2017, 16 januari). Joint venture van Havenbedrijf Rotterdam N.V. in Indonesië. Geraadpleegd van: <https://rotterdam.raadsinformatie.nl/document/5157787/2/0de9a8003447ade1a759abaa91dc898c>
- 63 HbR hanteert het zogenaamde landlordmodel wat inhoudt dat de investeringen van het havenbedrijf in faciliteiten sowieso beperkt blijven. HbR verhuurt grond en zorg voor de vaarwegen en de kades, maar steekt zelf geen geld in terminals voor op- en overslag. Zie: Van Heel, L. (2019, 28 april). Goedgekeurd door Rotterdam! Hoe onze haven overal ter wereld flink wat geld verdient met het delen van kennis. Geraadpleegd van: <https://www.ad.nl/rotterdam/goedgekeurd-door-rotterdam-hoe-onze-haven-overal-ter-wereld-flink-wat-geld-verdient-met-het-delen-van-kennis~abc636c6/?referrer=https://www.google.com/>

Colofon

Auteurs: Ilona Hartlief, Maarten Bakker en Rhodante Ahlers

Met bijdragen van: Ahmad Marthin Hadiwinata (KNTI), Giacomo Galli (BothENDS), Antonio Marro Sipayung en Walhi Sumatera Utara

Layout: Frans Schupp

Foto: Shutterstock (Aerovista Luchtfotografie)

ISBN: 978-94-6207-147-6



Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen
Centre for Research on Multinational Corporations

Sarphatistraat 30
1018 GL Amsterdam, The Netherlands
T: +31 (0)20 639 12 91
info@somo.nl – www.somo.nl

Stichting Onderzoek Multinationale Ondernemingen (SOMO) is een kritisch, onafhankelijk kenniscentrum, zonder winstoogmerk, gericht op multinationals. SOMO onderzoekt sinds 1973 op eigen initiatief multinationals en de gevolgen van hun activiteiten op mens en milieu. We verlenen ook diensten op maat (onderzoek, advies en training) aan maatschappelijke organisaties. Daarnaast proberen we samenwerking te bevorderen binnen ons wereldwijde netwerk van maatschappelijke organisaties en instellingen. Op deze drie manieren dragen we bij aan sociale, ecologische en economische duurzaamheid.

Deze publicatie is mede mogelijk gemaakt met financiering van het Ministerie van Buitenlandse Zaken. De inhoud van de publicatie is de volledige verantwoordelijkheid van SOMO en reflecteert niet noodzakelijkerwijs de positie van deze financier.

De informatie uit dit rapport is ter review aan het Havenbedrijf Rotterdam voorgelegd. Het commentaar van HbR is in de uiteindelijke versie van dit rapport verwerkt. De onlineversies van de bronnen uit dit rapport zijn op 29 januari 2020 voor het laatst geverifieerd en opgeslagen.

