

Opmerking

Blz. 1, "Er wordt gesteld dat HbR verdienen in het buitenland de energietransitie in NL kunnen financieren."

Voorwaarde voor de internationale activiteiten van HbR is dat deze niet ten koste gaan van investeringen in Rotterdam. Wel kan het de kans bieden op een nieuw verdienmodel dat kan bijdragen aan het vermogen om te investeren.

De indruk die gewekt wordt dat internationale investeringen nodig zijn om de energie transitie in Rotterdam te kunnen financieren is niet juist.

Blz. 1, "Dit betekent niet alleen dat men in het buitenland de Nederlandse energietransitie bekostigen, maar ook dat onze energietransitie ten koste gaat van de energietransitie elders."

Dit is onjuist. HbR investeert in het buitenland en vraagt voor deze investering een marktconform rendement, dat - vanwege de risico's die gepaard gaan met investeren in het buitenland - hoger is dan investeren in Nederland.

Het vereiste hogere rendement is gebaseerd op risico's als wisselkoers, landenrisico, managementrisico, politieke risico's etc. Het gaat hier om vereist rendement en wil daarom nog niet zeggen dat dit uiteindelijk uitmondt in winst.

Bovendien is het onjuist om te stellen dat het ten koste gaat van energietransitie in het buitenland. We kunnen de kennis en netwerken die we op doen met de energietransitie in Nederland juist gebruiken bij onze buitenlandse activiteiten en vice versa. Ook kunnen we ervaringen opgedaan in het buitenland in Nederland gebruiken voor de energietransitie.

Blz. 1, "HbR aan tot 2025 in totaal 210 miljoen euro in buitenlandse projecten te investeren."

Het genoemde bedrag is een grove indicatie, geen exact bedrag.

Blz. 2, "Van 2016 tot 2019 nam HbR ook deel aan de ontwikkeling van de nieuwe haven Kuala Tanjung in Indonesië."

Kuala Tanjung betreft geen deelneming, maar een samenwerking waar we kijken naar de haalbaarheid van een nieuwe haven in Kuala Tanjung. In de overwegingen van HbR met betrekking tot een eventuele investering zal getoetst worden of het voldoet aan de voorwaarden van HbR o.a. ten aanzien van rendement, risico's en CSR.

Blz 2 "de joint venture met de Omaanse overheid waarin HbR een meerderheidsaandeel heeft direct met het moederbedrijf Havenbedrijf Rotterdam N.V. is verbonden."

HbR heeft 50% van de aandelen, dat is geen meerderheid.

HbR is aandeelhouder in Sohar via twee dochterondernemingen. Dus niet direct via het moederbedrijf.

Blz. 3, "Door HbR-projecten blijven landen afhankelijk van fossiele brandstoffen"

Door betrokkenheid van HbR en haar aanwezigheid en invloed kan er juist veel worden gedaan/bereikt op gebied van milieu standaarden, efficiëntie, goed stakeholder management, betere besteding overheidsgeld en bieden van oplossingen voor zowel de korte, middellange en lange termijn.

Dit zijn lange termijn trajecten net zoals in de haven van Rotterdam.

Blz. 3, "waardoor landen juist voor decennia afhankelijk blijven van fossiele industrieën."

Onjuist. Door HbR aanwezigheid wordt gekeken naar de meest milieuvriendelijke oplossingen en het volgen van industriële standaards, best practices etc.,

Het HbR CSR beleid is eveneens van toepassing op de buitenlandse investeringen door de volgende 3 hoofdstellingen na te streven:

1. **'We comply'**

Medewerkers van het Havenbedrijf houden zich aan alle wetten, regels en voorschriften daar waar zaken worden gedaan.

2. **'We do no harm'**

Alle medewerkers van het Havenbedrijf houden zich aan het CSR statement en de bedrijfscode.

3. **'We do good'**

Aanwezigheid in landen die minder ver ontwikkeld zijn dan Nederland, biedt een kans om een bijdrage te leveren aan het realiseren van de UN Sustainable Development Goals.

Verder voert het HbR due diligence uit indien wij een deelneming overwegen. Volgens de OESO-richtlijnen behoren bedrijven die in het buitenland actief zijn due diligence uit te voeren om zo eventuele ongewenste impact te voorkomen. Wij voeren dergelijke due diligences uit in onze beoogde buitenlandse deelnemingen.

De due diligence vormt een integraal onderdeel van de besluitvorming met betrekking tot een deelneming. Wij zullen alleen een deelneming aangaan indien wij een controlerende stem hebben in de strategische onderwerpen van de onderneming, ook in het geval wij een minderheidsaandeel hebben.

Blz. 3, "Een masterthesis van een stagiair van HbR over Kuala Tanjung meldt dat HbR experts voor de elektriciteitsopwekking de voorkeur gaven aan een kolencentrale, vanwege de lagere kosten van kolen."

Dat staat inderdaad in de thesis van deze student. De overweging is echter niet gebaseerd op goedkopere kolen, maar dat het aantrekken van een kolen power plant geacht wordt een hogere haalbaarheid te hebben in de Indonesische context. Van Hydropower wordt verwacht dat deze de groei niet kan volgen. 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. Zie ook het Parijs akkoord.

Het hele document mist de nuance, dat HbR altijd vermeldt dat een kolencentrale gepaard gaat met risico's voor milieu en omgeving en HbR daarom zal vereisen dat de meest moderne en schone technologie wordt gebruikt indien daar toch voor wordt gekozen.

Bovendien betreft de haalbaarheidsstudie die we gedaan hebben een high level studie waarbij gekeken is naar een haalbaarheid op hoofdlijnen. Verdere uitgewerkte detailstudies moeten worden gedaan alvorens er überhaupt een investeringsbeslissing wordt genomen en - nog belangrijker - er een kolencentrale zal komen. Vooral nog is hier geen sprake van.

Overigens zijn ons op dit moment geen concrete plannen bekend m.b.t. de vestiging van een kolencentrale.

Blz 4, Kolencentrales en kolenoverslag in Porto Central

In het masterplan van Porto Central is een mogelijkheid opgenomen om een kolencentrale te faciliteren. Of deze kolencentrale er ook daadwerkelijk komt is zeer onzeker. Dat hangt af van het beleid van de Braziliaanse overheid, de behoefte van de markt, de belangstelling van energieproducenten, de mogelijkheden een dergelijk project te financieren etc. BNDES, de Braziliaanse investeringsbank heeft al aangegeven dit soort projecten niet meer te financieren, waardoor het onwaarschijnlijk is dat er een kolencentrale in Porto Central wordt gevestigd. Er vinden op dit moment geen concrete gesprekken plaats over een eventuele investering in een kolencentrale in Porto Central.

Blz. 4, "De Rotterdamse havenwethouder schreef vorig jaar aan de gemeenteraad dat deze dient voor situaties van periodieke droogte waarbij de waterkrachtcentrale onvoldoende stroom levert."

Zoals ook bevestigd door het artikel waarnaar gerefereerd wordt in voetnoot 13.

Ter verdere onderbouwing, Brazilië kent een energiemix van 83% renewables.

Blz. 4, "In de haven van Pecem staan twee kolencentrales (Pecem I en Pecem II)."

Er staat 1 kolencentrale (1056MW) die in 2 fases is gebouwd, bestaande uit 3 turbines.

"De haven van Pecem wordt verder ook benut voor de doorvoer van kolen."

Het betreft geen doorvoer, maar overslag. Het gaat om Import voor de kolencentrale en de staalfabriek, die tot de schoonste ter wereld behoort, voldoet aan IFC standaarden en 99% circulair is.

Ook de kolencentrale betreft een moderne installatie (2008/2012).

Blz. 4, Daarnaast heeft er in 2017 een aanbestedingsprocedure plaatsgevonden voor een nieuwe kolenuit.

Onjuist. Het bedrijf EDP (eigenaar huidige kolencentrale) dacht na over een nieuwe kolencentrale en had daarbij Pecém als mogelijke locatie op het oog.

Er vinden jaarlijks landelijke energieverveilingen plaats in Brazilië. Bedrijven schrijven daar op in en kiezen daarbij een staat om zich te vestigen. Daar EDP al zit in Ceará heeft het bedrijf dat als een van haar opties gezien. Uiteindelijk heeft EDP niet gewonnen.

Bovendien was HbR toen nog geen aandeelhouder.

Overigens heeft de haven wel de ambitie om mee te dingen naar een nieuwe LNG centrale.

Blz. 4, Gas- en olie-industrie, passage over Porto Central

Ondanks de groei van alternatieve, duurzame energiebronnen in de energiemix, is de verwachting dat olie (en gas) nog lange tijd deel zullen uitmaken van de energiemix in de wereld. Ook in Europa.

De Braziliaanse olieproductie zal daarom de komende jaren stijgen. Op dit moment vindt overslag van olie van kleine schepen naar VLCC's nog vaak plaats op open zee, met alle risico's van "spills". In het masterplan van Porto Central is voorzien in een veilige mogelijkheid voor overslag van olie.

Blz. 5, "Het Omaanse oliebedrijf Orpic heeft in 2017 de capaciteit van haar raffinaderij nog uitgebreid van 120 duizend barrels naar 180 duizend per dag."

Raffinaderij produceert 204 duizend barrels per dag (ipv vermelde 180 duizend per dag).

Blz. 5, "....Zo kent de haven van Sohar een cluster voor de petrochemische industrie..."

In Sohar is net als in Rotterdam de energietransitie in gang gezet. Sohar werkt hierbij samen met HbR.

Zo wordt gewerkt aan de vervanging van de calorische processen door elektrische dan wel waterstof gedreven processen. Er wordt binnenkort een nationaal waterstof-programma opgesteld en uitgevoerd. Tevens bestaat de kans dat in de toekomst de haven van Sohar groene waterstof kan leveren vanuit Oman aan Rotterdam.

In Sohar wordt op dit moment het eerste Solarveld (35 mW) aangelegd. Er zijn plannen in ontwikkeling om dit verder uit te bouwen naar het genereren van 1,2 gW. zonne-energie.

Als derde voorbeeld wordt in Sohar de luchtkwaliteit gemonitord en ook publiekelijk gecommuniceerd, dit met hulp en op basis van de ervaringen van het Havenbedrijf Rotterdam.

De energietransitie in Sohar wordt ondersteund door HbR onder meer door gebruik te maken van de ervaringen die zijn opgedaan in Rotterdam.

De aanwezigheid van HbR in Sohar heeft een enorme positieve invloed op de bedrijvigheid in Sohar en is van groot belang om de energietransitie ook daar te laten slagen.

In de toekomst is de verwachting dat Sohar en Rotterdam elkaar wederzijds zullen versterken in het realiseren van de ambities voor energietransitie.

Blz. 5, "...is in de plannen die HbR ontwierp voor het havenindustriële complex in Kuala Tanjung tevens een petrochemisch cluster opgenomen"

Op dit moment betreft het nog geen concrete plannen, maar een haalbaarheidsstudie, waarbij alle mogelijke realistische opties zijn meegenomen.

Daarnaast is er gekeken naar een petrochemisch cluster. Indonesië importeert op dit moment veel petrochemie. Om minder afhankelijk te worden van het buitenland heeft Indonesië raffinagecapaciteit nodig. HbR heeft voorgesteld om dit soort industriële activiteiten te clusteren in een havencomplex in plaats van verspreid door het land industrieën in kleine stand alone faciliteiten te ontwikkelen. Op die manier wordt geld bespaart, efficiënt geopereerd, en wordt de impact op de omgeving geminimaliseerd en eenvoudiger te managen.

Blz. 5, "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"

Zoals terecht benoemd, nog voordat HbR betrokken was. Daarnaast was er in die tijd nog geen Parijs akkoord, minder oog voor energietransitie en opereert Indonesië hier dus zelfstandig. Met de ondertekening van het Parijs akkoord en de G2G agreement van Nederland en Indonesië hebben we een kans om de ontwikkeling van Kuala Tanjung te beïnvloeden in een environmental friendly en sustainable richting, waarbij internationale standaarden worden gehanteerd.

Blz. 5/6, "Dat roept de vraag op waarom HbR in zo'n project stapt en verdere uitbreiding hiervan mogelijk maakt. De Indonesische palmoliesector is medeverantwoordelijk voor de grootschalige ontbossing in Indonesië..."

Als onderdeel van de feasibility study is een maatschappelijke kosten baten analyse op hoofdlijnen uitgevoerd. Deze laat positieve uitkomsten zien voor Sumatra.

HbR heeft vanaf het begin van haar betrokkenheid ingezet op de meest milieuvriendelijke oplossingen en het volgen van industriële standaards, best practices etc..

HbR beoogt bij te dragen aan de realisatie van een groot, efficiënt en state of the art complex in plaats van de ontwikkeling van een groot aantal kleinere complexen of standalone installatie zoals dat nu gebeurt. Dit kan Indonesië helpen in de diversificatie van de economie en dat kan weer de basis vormen om milieubelastende mono culturen te voorkomen.

Daarnaast stimuleert HbR dat er aan stakeholder management wordt gedaan richting lokale overheden, vissers etc.

Blz. 6, "De negatieve impact van die branden hebben ook gevolgen voor de opwarming van de aarde"

Dit is een artikel van 10 jaar geleden over de palmolie sector en wordt onterecht volledig gelinkt aan havenontwikkeling van KT. In de haalbaarheidsstudie is er niet van uitgegaan dat palmolie de drijvende goederenstroom zal zijn voor de haalbaarheid en realisatie van dit project.

In zijn algemeenheid zal HbR alleen bereid zijn om mede te investeren indien alleen bedrijven worden toegelaten die opereren volgens internationaal geldende regels en standaarden.

Blz. 6, Havenprojecten ontsluiten achterland voor doorvoer

In het masterplan van Porto Central is een mogelijkheid opgenomen voor het vestigen van een agribulk terminal. Hierdoor zou de efficiency van het logistieke proces om de bestaande productie van agri-producten vanuit o.a. de deelstaat Mato Grosso naar de afzetmarkten te krijgen worden vergroot. Op dit moment vindt het vervoer van de productielocatie naar havens aan de oostkust van Brazilië (met name de haven van Santos) plaats per vrachtwagen. Er ontstaat daardoor in het piekseizoen enorme congestie waardoor een deel van de productie bederft, er lange files ontstaan, met bijkomende milieuschade en negatieve sociale effecten.

Door het bieden van een alternatief zou een deel van de bestaande productie op een efficiëntere manier vanuit Porto Central richting de afzetmarkten kunnen worden getransporteerd.

Blz. 6, "...zijn de negatieve gevolgen des te desastreuzer voor onder andere het milieu, de verscheidenheid aan inkomstenbronnen en gemeenschapscohesie."

Onjuist. Het vergroot de verscheidenheid aan inkomstenbronnen. De impact op het milieu en de gemeenschap wordt nauwlettend in ogenschouw genomen en gemitigeerd.

Juist door 1 groot complex neer te zetten, wordt voorkomen dat er versnippering en als gevolg daarvan minder efficiënte complexen ontstaan.

Voor Pecém voert Arcadis nu in opdracht van HbR een environmental gap analysis uit (zoals overeengekomen in de aandeelhoudersovereenkomst) om te kijken naar environmental management door CIPP i.v.m. internationale standaarden en om te komen tot een roadmap voor het verbeteren van het environmental management van CIPP voor zover nodig.

Blz. 6, "Vissers, verbonden aan de Indonesische vissersbond KNTI, gaven aan dat de vergaande veranderingen aan de kustlijn hun visserij negatief beïnvloeden"

Het artikel waaraan wordt gerefereerd hebben we niet kunnen verifiëren. In zijn algemeenheid kan wel gesteld worden dat HbR juist stimuleert dat er aan actief stakeholdermanagement wordt gedaan richting belanghebbenden zoals o.a. lokale overheden, vissers, etc.

Blz. 6, "De Indonesische milieuorganisatie Walhi stelt dat zandwinning in zee gebeurt in strijd met overheidsregels en leidt tot afkalving van de kust. Kustbewoners worden daardoor bedreigd in hun bestaan."

Er zijn nog geen concrete uitvoeringsplannen voor Kuala Tanjung. HbR zal zich er in elk geval voor inzetten dat eventuele zandwinning en landaanwinning voldoet aan internationale standaarden en met respect voor natuur, milieu en omgeving.

Blz. 6, "Verder zorgt de uitbreiding van Kuala Tanjung voor conflicten met dorpsbewoners die moeten verhuizen vanwege uitbreiding van de haveninfrastructuur, en geen eerlijke prijs krijgen voor hun grond."

Is HbR niet bij betrokken. Zoals gezegd HbR heeft slechts een haalbaarheidsstudie uitgevoerd samen met Pelindo 1. HbR is niet betrokken bij en is niet op de hoogte van eventuele onteigening.

Bovendien, HbR heeft als voorwaarde dat internationale standaarden worden gehanteerd bij mogelijke onteigening van grond.

Blz. 6, Megaprojecten die conflicten met lokale bevolking veroorzaken

Het gebied waar Porto Central wordt ontwikkeld is dunbevolkt. Er is door de Porto Central organisatie zeer nauwkeurig onderzoek gedaan naar de milieu-effecten, op land en op zee, die de ontwikkeling van Porto Central met zich mee zouden brengen. De Braziliaanse autoriteit die de milieu-vergunning af geeft, IBAMA, bekijkt dit soort plannen kritisch. De ontwikkeling van de haven zal met zo min mogelijk schade voor het milieu (moeten) worden uitgevoerd. Hieraan zijn strenge eisen verbonden, zowel aan de land- als de zeezijde. Een deel van het land dat in bezit is van de Braziliaanse partner van HbR zal niet worden gebruikt vanwege de vegetatie aldaar. Daarnaast zijn compensatieprojecten, zoals herbeplantingsprojecten, in het plan opgenomen. Eventuele benadeelden worden gecompenseerd.

Blz. 6/7, Passage over Suape

Gesteld wordt, dat het HbR betrokken was bij de ontwikkeling van de haven van Suape waarmee tevens de suggestie wordt gewekt dat het HbR dus ook betrokken, zo niet mede verantwoordelijk was voor vernielde visgronden door bagger activiteiten en de gewelddadige verhuizing van bewoners. Dat is onjuist. HbR heeft in 2008 en 2009 slechts consultancy opdrachten uitgevoerd (een second opinion op hun masterplan en het maken van een business plan). Tegen de tijd dat van Oord de genoemde baggeropdrachten kreeg in 2011/2012 waren de HbR contacten met Suape al verbroken. HbR heeft hiermee geen enkele bemoeienis mee gehad.

Blz. 7, "HbR heeft aangegeven dat de winst daaruit "beduidend hoger" moet zijn dan de winst uit haar andere activiteiten..."

Zoals gesteld in het artikel ligt het rendement hoger, afgestemd op de risico die gepaard gaan met deze investeringen. Winst is geen rendement.

Blz. 7, "Ze verwacht dat haar deelname in de haven van Pecém zelfs een winst van 15 procent kan behalen."

Onjuist. Het gaat hier om rendement op de investering, niet om winst. Belangrijker, het gaat hierbij om een verwacht rendement bij een prijs die betaald wordt voor de aandelen. Dat dit uiteindelijk winst wordt voor HbR moet nog blijken.

Blz. 7, "Indonesische media berichtten begin 2018 dat HbR, tot ergernis van haar Indonesische partner, ook een dergelijk rendement eiste voor verdere deelname aan het havenproject Kuala Tanjung."

Het geëiste rendement is een proxy voor het risico van het project en investeren in Indonesië en is marktconform. Investeren in Indonesië kent de nodige risico's, die ook naar voren komen in dit stuk (zoals landonteigening, investeringen in infrastructuur, environment, etc.). De high level feasibility die is uitgevoerd, kent een hoge mate van onzekerheid en derhalve veel risico's. Wellicht kan het geëiste rendement omlaag als het project vordert en risico's beter in kaart zijn gebracht en kunnen worden gemitigeerd.

Blz. 7, "Dit betekent eigenlijk dat HbR haar risico's afwentelt op de lokale context."

Dit is onjuist. HbR streeft juist naar lokale sociaal-maatschappelijke waarde.

Investeren in het buitenland gaat gepaard met hoge mate van onzekerheid en onbekenden. Daarnaast kennen de landen waar we het over hebben een mindere mate van stabiliteit, wat het risico op tegenvallers vergroot. Belangrijker, veranderingen (zoals voorkomen van negatieve gevolgen voor mens en milieu, volgen van internationale standaarden, etc.) in landen als Indonesië gaan gepaard met grote risico's op tegenvallers en moeilijkheden, zoals de stukken bewijzen. Dat zijn risico's die HbR in ogenschouw moet nemen om een beslissing te kunnen nemen.

De rendementseis die vereist wordt door HbR bij een investeringsbeslissing is gebaseerd op marktconforme veronderstellingen en wordt altijd onafhankelijk getoetst door een derde.

Blz. 7, "Wie draagt eigenlijk het risico om dit rendement waar te maken?"

De investeerder neemt het risico, die stopt er immers geld in.

Blz. 7, "Het verwezenlijken van rendement kan doorslaggevend zijn als er gekozen moet worden tussen óf waarde-onttrekking óf duurzame oplossingen voor ecosystemen en de lokale bevolking."

<p>Bij HbR staat het CSR beleid bovenaan, boven rendement. Als daar niet aan voldaan wordt, investeren we niet.</p>
<p><i>Blz. 8, "Ook bevat het beleidskader een pakket aan bedrijfseconomische vereisten waaraan investeringen van HbR..."</i></p> <p>Gelieve hiernaar te verwijzen in paragraaf over rendementseisen... Gemeente stelt de vereisten en HbR voldoet aan die vereisten met onder andere de rendementseis.</p>
<p><i>Blz. 8, "Hij stelt bovendien dat de gemeente vasthoudt aan het vereiste dat buitenlandse participaties van HbR moeten leiden tot een extra ladingstroom naar Rotterdam, ook al heeft het havenbedrijf dat criterium zelf laten vallen."</i></p> <p>HbR heeft dat criterium laten vallen omdat we 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.</p>
<p><i>Blz. 8, "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 bij de gemeente ook helemaal niet aanwezig zijn."</i></p> <p>De haalbaarheidsstudie Kuala Tanjung is een intern stuk / werkdocument van onze Indonesische partner Pelindo I, waaraan HbR heeft bijgedragen.</p>
<p><i>Blz. 8, "Het publieke belang moet ook over duurzaamheid goede werkomstandigheden en sociale rechtvaardigheid gaan. Niet alleen in Rotterdam, maar wereldwijd."</i></p> <p>Eens. Zie ons CRS-beleid. Tevens dient het daarbij ook te gaan om kennisuitwisseling, scheppen van (inter)nationale kansen en nieuwe markten en het (laten) aansluiten op nieuwe netwerken.</p>
<p><i>Blz. 9, "...jaarlijks verantwoording moeten afleggen over hun MVO-beleid. Het addendum is echter niet duidelijk over mogelijke sancties als de onderneming dat beleid niet naleeft."</i></p> <p>HbR legt jaarlijks verantwoording af over het MVO beleid.</p>
<p><i>Blz. 9, "...leunen op fossiele industrieën of die ten koste gaan van de lokale bevolking"</i></p> <p>Dat zijn twee totaal verschillende zaken, die je ook verschillend moet benaderen. De eerste kun je een discussie over voeren (die verre van zwart-wit is); de tweede zullen we altijd als eis stellen en is dus helemaal geen discussie (dat wil niet zeggen dat er geen issues kunnen spelen, maar dat is een ander verhaal).</p>
<p><i>Blz. 9, "Als er een hoog bedrijfsrisico zit voor HbR betekent dat dat er ook een hoog risico ligt bij de lokale bevolking en ecosystemen."</i></p> <p>Onjuist. Bedrijfsrisico gaat over doing business in buitenland en het investeren van geld wat je kwijt kunt raken als de investering mislukt. Het bedrijfsrisico komt voort uit de invloed van overheden, wisselkoersrisico's en onstabiele situatie in een land. Risico's die HbR niet kan beïnvloeden. Dat heeft niets te maken met lokale bevolking of ecosysteem.</p>
<p><i>Blz. 9, "HbR heeft alleen voor de deelname in de Braziliaanse haven van Pecém, waarmee een investering van 74 miljoen euro is gemoeid, de vereiste worst-case scenario opgesteld.46 Voor de deelneming in de Indonesische joint-venture voor de ontwikkeling van Kuala Tanjung is dat niet gedaan"</i></p> <p>Onjuist. Er is geen deelneming in Kuala Tanjung en al helemaal geen investeringsbeslissing. Op moment dat deze genomen zou worden, zal dit altijd worden getoetst aan de hand van verschillende scenario's.</p>
<p><i>Blz. 9, "De plannen die het havenbedrijf in deze fase opstelt voor buitenlandse partners kunnen al nadelige sociale en ecologische effecten hebben, ook als HbR er zelf niet grootschalig in investeert."</i></p> <p>HbR stelt plannen op die geen tot minimale negatieve gevolgen hebben. Indien er eventueel sprake is van negatieve gevolgen worden mitigerende en/of compenserende maatregelen getroffen.</p>