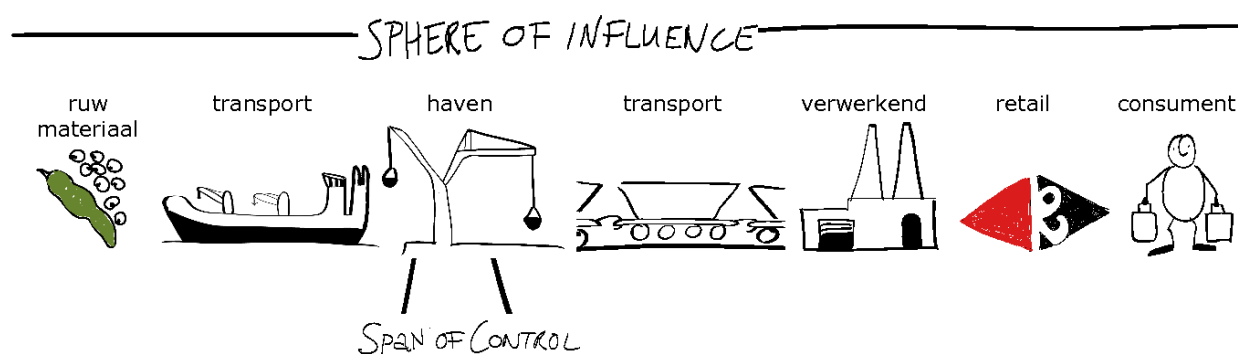
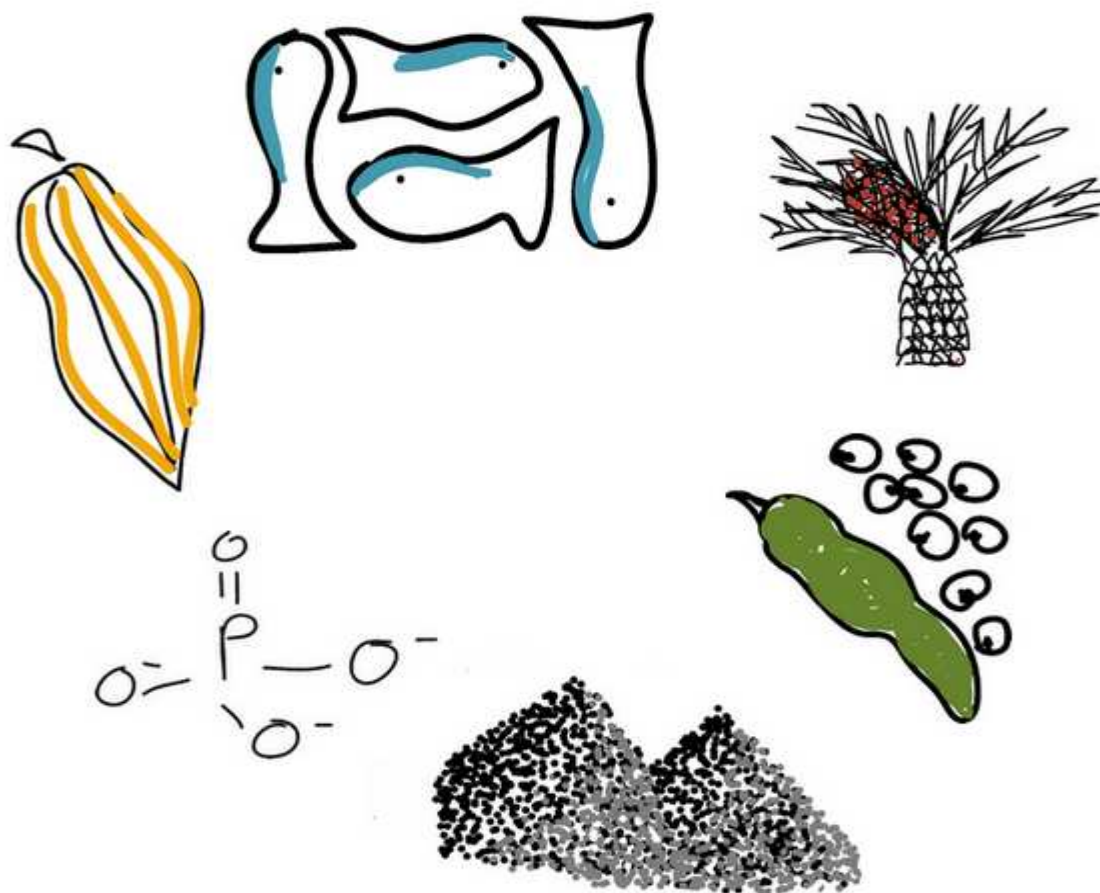


## 'Nederland Duurzaam Distributieland': de Nederlandse zeehavens en hun mogelijke bijdragen aan verduurzaming van productieketens





### Auteurs:

Jeroen Drijver: [j.drijver@crem.nl](mailto:j.drijver@crem.nl)  
Nathalie van Haren: [nh@bothends.org](mailto:nh@bothends.org)  
Remi Kempers: [rk@bothends.org](mailto:rk@bothends.org)  
Victor de Lange: [v.delange@crem.nl](mailto:v.delange@crem.nl)  
Paul Wolvekamp: [pw@bothends.org](mailto:pw@bothends.org)  
Katelijne van Wensen  
Editing & lay-out: Huub Kistermann

### Colofon:

Dit document is gelicenseerd onder de Creative Commons-licentie Naamsvermelding 3.0 Unported (CC BY 3.0). Dit betekent dat de gebruiker mag:

- o het werk kopiëren, verspreiden en doorgeven
- o remixen - afgeleide werken maken
- o gebruik maken van het werk voor commerciële doeleinden

Onder de volgende voorwaarde:

- o naamsvermelding - De gebruiker dient bij het werk de door de maker aangegeven naam te vermelden (maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat zij daarmee instemmen met uw werk of uw gebruik van het werk).

"Nederland Duurzaam Distributieland" is mede mogelijk gemaakt door ondersteuning van de Subsidierегeling Maatschappelijke Organisaties en Milieu van het Ministerie van VROM.

## Inhoudsopgave

Samenvatting .....	4
Inleiding.....	6
1 Duurzaamheidsaspecten van belangrijke productieketens .....	9
1.1 Cacao (zie Annex 1) .....	9
1.2 Vis (zie Annex 2) .....	10
1.3 Palmolie (zie Annex 3).....	11
1.4 Soja (zie Annex 4) .....	12
1.5 Steenkool (zie Annex 5).....	13
1.6 Fosfaat (zie Annex 6) .....	15
2 Korte kenschets van de Nederlandse havens.....	<del>17</del> 16
2.1 Mainport Rotterdam .....	<del>18</del> 17
2.2 Haven Amsterdam .....	<del>20</del> 18
2.3 Zeeland Seaports.....	<del>22</del> 21
2.4 Zeehaven IJmuiden NV.....	22
3 Handelingsperspectieven zeehavens .....	<del>26</del> 25
3.1 Span of control .....	<del>26</del> 25
3.2 Sphere of influence .....	<del>28</del> 27
4. Conclusies en aanbevelingen .....	<del>30</del> 29
Lijst geïnterviewden.....	32
Bronnen en referenties.....	33
Annex 1: Cacao.....	
Annex 2: Vis .....	
Annex 3: Palmolie .....	
Annex 4: Soja .....	
Annex 5: Steenkool .....	
Annex 6: Fosfaat .....	
Annex 7: De 10 duurzaamheidsprincipes van Haven Amsterdam .....	

## **Samenvatting**

In het project 'Nederland Duurzaam Distributieland' is de mogelijke rol van Nederlandse Havens in het verduurzamen van internationale handelsketens onderzocht. De havens zijn een onmisbare motor voor de Nederlandse economie en tevens een essentiële schakel in de keten van allerlei grond- en brandstoffen. In een quickscan naar een vijftal goederenstromen (palmolie, soja, vis, steenkool en cacao) die via de havens van Rotterdam, Amsterdam, IJmuiden en Zeeland ons land binnenkomen zijn de effecten op mens en milieu geïdentificeerd. Bij de productie, winning en bij het transport van de verschillende goederenstromen blijken tal van duurzaamheidskwesties zoals milieuverontreiniging, ontbossing, kinderarbeid en discriminatie te spelen. Door de onverminderd grote vraag naar sommige grondstoffen en goederen wordt bovendien de aanvoer op middellange termijn bedreigd.

Aan de hand van de resultaten zijn met de desbetreffende havens gesprekken gevoerd over hun mogelijke rol in het verduurzamen van internationale handelsketens. Onder havens is momenteel nog geen consensus of zij mede verantwoordelijkheid zouden moeten nemen voor het verduurzamen van deze internationale handelsketens. Haven Amsterdam heeft als enige Nederlandse haven expliciet de ambitie vastgelegd om ketenverduurzaming te stimuleren. De havens richten zich momenteel voornamelijk op het verduurzamen van het haventerrein zelf of het natransport. Op dit vlak zijn de afgelopen jaren grote stappen genomen, zo hebben de meeste havens klimaatambities opgenomen in het havenbeleid. Hoewel de havens geen eigenaar van de goederen worden, zijn ze zich wel bewust van de kansen om verduurzaming van internationale handelsketens te stimuleren.

Havens kunnen direct invloed uitoefenen door het opstellen van duurzaamheidscriteria gericht op ketenverduurzaming in het gronduitgiftebeleid en kortingen op de havengelden voor bedrijven die gecertificeerde duurzame lading de haven binnenbrengen. Voor goederenstromen waarbij financiële incentives via het gronduitgiftebeleid en de havengelden niet effectief zijn, kan worden gedacht aan de vorming van een fonds waaruit duurzaamheidsinitiatieven gefinancierd worden. De havens kunnen daarnaast ook indirect een belangrijke rol spelen bij ketenverduurzaming door de discussie met de verschillende schakels in de keten hierover over te faciliteren en actief als matchmaker op te treden tussen partijen met ambities op dit vlak.

Havens zullen in alle gevallen bij de verduurzaming van internationale handelsketens nauw moeten samenwerken met andere schakels in de keten en de politiek. De ruimte die havens hebben om ketenverduurzaming te stimuleren wordt mede bepaald door de taakafbakening ten opzichte van andere instanties zoals de douane. Ook de rol van havens als niet-politiek uitvoerende organisaties en de ruimte die het internationale recht biedt vragen nader onderzoek. De belangrijkste vraag voor het havenbedrijf op korte termijn is de businesscase om ten aanzien van ketenverduurzaming een samenhangend beleid te ontwikkelen.

Een vervolgonderzoek naar de economische aspecten van bepaalde stimuleringsmaatregelen kan de havens helpen om daar meer inzicht in te krijgen. Enerzijds lijken havens die op ketenverduurzaming inzetten op de middellange termijn een concurrentievoordeel te bedingen als gevolg van een kleiner afbreukrisico van de aanvoerstromen, een positief imago en aantrekkelijk vestigingsklimaat. Aan de andere kant verzwakken sommige maatregelen op korte termijn wellicht de concurrentiepositie ten opzichte van andere havens. Mogelijke initiatieven die met meerdere Noord-Europese havens genomen worden kunnen het concurrentienadeel op de korte termijn wegnemen. Bij voorkeur zou een actief havenbeleid ten aanzien van het verduurzamen van

*'Nederland Duurzaam Distributieland': de Nederlandse zeehavens en hun mogelijke bijdragen aan verduurzaming van productieketens*

handelsketens daarom in internationaal verband opgepakt moeten worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een Europese gedragscode zoals die onder andere bekend is van het bankwezen.

## Inleiding

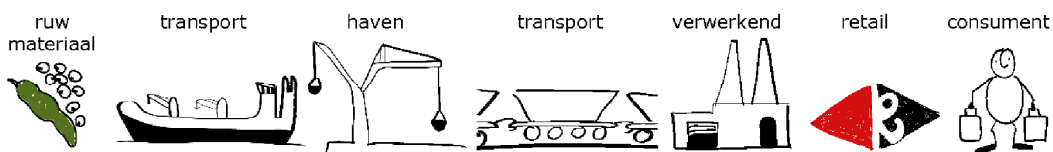
Logistiek en distributie vormen een onmisbare motor voor de Nederlandse economie. Zo zorgen de zeehavens, luchthaven Schiphol en het railvervoer voor veel werkgelegenheid en inkomsten. Deze logistieke faciliteiten bieden tevens een essentiële schakel in de productieketens van allerlei grond- en brandstoffen zoals soja, palmolie, steenkool, ijzererts, voedingsmiddelen en half- en eindproducten.

### **Twee begrippen: productieketens en ketenregie**

De productieketen is een netwerk van organisaties, mensen en activiteiten die informatie en/of producten uitwisselen. Dit netwerk zorgt dat het product of de dienst van de producent bij de gebruiker komt. Het netwerk transformeert ruwe materialen en halffabrikaten tot eindproducten. Men kan in een productieketen verschillende deelprocessen onderscheiden:

- Produceren van grondstoffen;
- Produceren van halffabrikaten;
- Produceren van eindproducten;
- Groothandel;
- Consumentenhandel.

De logistieke handelingen tussen de bovengenoemde processen vormen hierbij schakels in de keten.



Bij ketenregie gaat het om het coördineren en regisseren van producten (en bijbehorende informatie- en financiële stromen) van grondstofleverancier tot klant, inclusief retourstromen en hergebruik. Optimale afstemming tussen partijen in de keten is daarbij cruciaal: producenten en afnemers, logistieke en financiële dienstverleners, verladers en vervoerders, ICT-providers en beheerders. Daarbij gaat ketenregie ook over vervoer dat elders in de wereld plaatsvindt.

We zien dat deze producten in producentenlanden, in het bijzonder in ontwikkelingslanden, economische kansen opleveren. Soja, palmolie, steenkool, vis e.d. leveren het exporterend land cruciale buitenlandse valuta op die geïnvesteerd kunnen worden in publieke goederen zoals infrastructuur, onderwijs en gezondheidszorg. Zij bieden veel burgers een kans op een uitweg uit armoede.

Anderzijds hebben dergelijke goederenstromen ook belangrijke problematische raakvlakken met duurzaamheid, zowel uit milieu- als sociaaleconomisch oogpunt. Denk aan de ontbossingsproblematiek, waterschaarste en -vervuiling, conflicten over land, uitputting van vispopulaties, slechte arbeidsomstandigheden, gewelddadig conflict en

soms zelfs oorlog<sup>1</sup>. De kosten en baten van exploitatie, verwerking en verkoop komen veelal niet ten goede aan economische streekontwikkeling en bedreigen vaak de bestaansbasis van grote lokale bevolkingsgroepen. Toonaangevende wetenschappers zoals Jeffrey Sachs ('architect van de UN Millenium Development Goals') en Andrew Warner spreken daarom over de 'Resource Curse', ofwel 'the Paradox of Plenty'.<sup>2</sup>

Het oplossen van deze problemen vergt de inzet van verschillende schakels binnen de productieketen, zoals ontginning en verwerking, productie en transport, financiering en tussenhandel, retail en consumptie. De belangrijke rol van logistiek – opslag, overslag en transport – waar het de verduurzaming van productieketens zelf betreft, blijft evenwel tot dusver nog goeddeels buiten het publieke debat. Echter, het voorval in de Amsterdamse haven in 2003 met het schip NDS Prominence dat illegaal gekapt tropische hout uit Kameroen in de haven wilde lossen en het geharrewar omtrent het doorvoeren en uiteindelijk lossen van de scheepslading walvisvlees uit IJsland in de haven van Rotterdam in 2010 geven aan dat de Nederlandse havens wel degelijk een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van duurzame productieketens.

Ook kan logistieke dienstverlening ten behoeve van specifieke productieketens op termijn een economische, maar ook logistieke risicopost vormen. Dit, omdat dergelijke productieketens niet langer de toets van duurzaamheid kunnen doorstaan en maatschappelijk op toenemende weerstand stuiten. Kijkend naar de toekomst zullen de grote logistieke centra voor opslag, overslag en transport waarschijnlijk steeds kritischer naar hun portfolio's gaan kijken en bezien waar verandering op het vlak van duurzaamheid mogelijk en noodzakelijk is.

Vooruitzien is dan regeren. Dit, mede gelet op het feit dat deze centra opereren in een zeer competitieve omgeving waarbij de factor duurzaamheid steeds meer van invloed is op de concurrentiepositie. Bovendien staan zeer grote investeringen en omvangrijke werkgelegenheid op het spel.

Both ENDS en CREM hebben op basis van informatie van academici en andere experts, bedrijven, overheden, partnerorganisaties in productielanden, desk research en via verkennende gesprekken met belangrijke spelers in Nederland Distributieland zoals Rotterdam Mainport, Haven Amsterdam, Zeeland Seaports, Zeehaven IJmuiden NV, Deltalinqs, ProRail en andere logistieke spelers, een eerste verkenning gedaan naar de mogelijke bijdragen die Nederland Distributieland aan verduurzaming van productieketens kan leveren. Deze verkenning wordt geplaatst in de context van belangrijke beleidsintenties en initiatieven, zoals "Havensvisie 2030" van Port of Rotterdam; "Naar de Top, het bedrijvenbeleid in actie(s)" van de ministeries van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, van Financiën, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap; "Partituur naar de top" het adviesrapport van Topteam Logistiek; "Rotterdam Climate Initiative" van de gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam NV, DCMR Milieudienst Rijnmond en Deltalinqs; "Slimme haven, havensvisie gemeente Amsterdam 2008-2020" van de gemeente Amsterdam; "Economische visie op de lange-

---

<sup>1</sup> Een voorbeeld is palmolie. In Indonesië, 's werelds grootste exporteur van palmolie, gaat uitbreiding van productiepotentieel vergezeld van grootschalige ontbossing en gedwongen landonteigening van lokale bevolking. Het Nationaal Land Bureau registreert momenteel meer dan 3500 serieuze, palmolie gerelateerde, landconflicten. Dit bracht de Wereldbank er toe een moratorium op investeringen in palmolie af te kondigen.

<sup>2</sup> The 'resource curse' refers to the paradox that countries and regions with an abundance of natural resources, specifically point-source non-renewable resources like minerals and fuels, tend to have less economic growth and worse development outcomes than countries with fewer natural resources. Sachs, Jeffrey D; Warner, Andrew M (1995-02-02), NBER Working Paper 5398: Natural resource abundance and economic growth, retrieved 2009-06-29.

termijnontwikkeling van Mainport Rotterdam - Op weg naar een Mainport Netwerk Nederland" van de ministeries van Economische Zaken, van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de "Grondstoffennotitie" van de ministeries van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie; en "de CO2-prestatieladder" van ProRail.

Dit rapport is een weergave van de verkenning. Het schetst in kort bestek de Nederlandse ecologische voetafdruk in relatie tot de rol van zeehavens aan de hand van een zestal productieketens, namelijk steenkool, vis, palmolie, soja, fosfaat en cacao. Daarbij werd inbreng geleverd door academici en NGO's uit de (Zuidelijke) producentenlanden. Voorts biedt het rapport een overzicht van mogelijke handelingsperspectieven waarmee met name havenbedrijven een bijdrage kunnen leveren aan verduurzaming van voor de havens belangrijke productieketens.

## 1 Duurzaamheidsaspecten van belangrijke productieketens

Dit rapport heeft informatie met betrekking tot de navolgende Nederlandse zeehavens geanalyseerd: Mainport Rotterdam, Haven Amsterdam, Zeeland Seaports en Haven IJmuiden. De overige zeehavens zoals Eemshaven, Scheveningen en Haven Den Helder zijn buiten beschouwing gelaten. Hierbij zij opgemerkt dat vooral de Eemshaven in de nabije toekomst een rol van groeiende betekenis zal kunnen vervullen in de overslag van gas, olie en mogelijk ook biomassa.

Ten behoeve van het samenstellen van dit rapport is een quickscan uitgevoerd van een aantal van de belangrijkste grondstoffenstromen die via de havens van Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en IJmuiden lopen. Het betreft de volgende grondstoffen: kolen, vis, fosfaat, palmolie, soja, cacao. Hieronder zijn de bevindingen van de quickscans samengevat. In Annex 1 t/m 6 staan de volledige dossiers.

Gekeken is naar de sociale en milieueffecten die verbonden zijn aan deze grondstoffen. Hierbij worden ook effecten upstream in de productieketen meegenomen, zoals productie (palm olie, soja, cacao), winning (kolen, fosfaat, vis) en transport (aanleg infrastructuur zoals in het geval van soja).

### 1.1 Cacao (zie Annex 1)



De belangrijkste doorvoerhaven voor cacao in Nederland is Amsterdam. In de Amsterdamse vemen ligt ongeveer eenderde van de totale wereldvoorraad aan cacao. De haven van Amsterdam is tevens de grootste cacaohaven ter wereld.

Ivoorkust is Nederlands grootste leverancier van cacao, 35% van de bonen, 40% van de cacaoboter en 59% van de cacaopoeder is afkomstig uit dit land.

Cacao wordt voornamelijk geproduceerd door kleine boeren: meer dan 90% van de wereldwijd geproduceerde cacao wordt door zo'n 5,5 miljoen boeren geproduceerd. Door slechte landbouwpraktijken staat de kwaliteit en kwantiteit van de cacao productie onder druk. De productie van cacao in Ivoorkust en Ghana loopt terug.

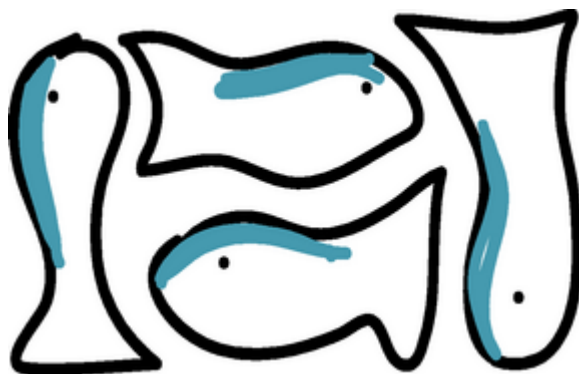
Problemen in deze keten zijn o.a.:

- Veiligheid;
- Kinderarbeid;
- Discriminatie;
- Kennis en organisatie; beperkte kennis van landbouwverbeteringstechnieken en een beperkt onderhandelingsvermogen van boeren;
- Lage inkomens;
- Toegang tot wegen, scholen en ziekenhuizen zijn vaak erg beperkt;
- Aan het einde van de productieve periode van een cacao boon (25 jaar) is de bodem verarmd en minder vruchtbaar. Dit draagt bij aan de uitbreiding en verspreiding van productiegronden naar meer productieve bodems, dat vaak leidt tot ontbossing.

#### Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

- Bijdragen aan discussies over duurzame cacao o.a. via World Cocoa Foundation (WCF) en convenanten opgesteld door de Nederlandse Overheid en cacao/chocolade-industrie en stimuleren van bedrijven in de haven om aan de discussie deel te nemen;
- Financieel steunen van initiatieven gericht op duurzame cacao (zoals WCF);
- Verwerkers van gecertificeerde cacao korting geven op havengelden (positief belonen);
- Het instellen van een fonds waaruit duurzaamheidsinitiatieven op het gebied van cacao betaald zou kunnen worden;
- Monitoring door haven van import aandeel gecertificeerd cacao, nader gespecificeerd naar soort certificering. Monitoring is nodig om het in een later stadium bij te kunnen sturen.

## 1.2 Vis (zie Annex 2)



De haven IJmuiden is de belangrijkste haven van Europa wat betreft overslag, handel en verwerking van verse en diepgevroren vis. Haven IJmuiden is ook de enige *private* haven.

Haven Rotterdam is tevens een belangrijke haven in Europa waar veel geïmporteerde, en direct voor export bestemde vis wordt in- en uitgevoerd. Vis wordt aangevoerd uit een grote variëteit aan landen.

#### Bedreigingen voor het milieu en de biodiversiteit:

- *Uitsterven van wilde vissoorten*; door overbevissing en bijvangst. Meer dan de helft van de commerciële vissoorten werd in 2005 maximaal bevestigd. Bijna een kwart van de vissoorten wordt overbevist. Soorten als zwaardvis, Atlantische kabeljauw, heilbot, schelvis en de meeste soorten tonijn staan daarom op de Rode Lijst van IUCN van bedreigde diersoorten;
- *Schade door vismethoden*; de schadelijkheid van de manier van vissen is sterk afhankelijk van het vistuig en het werkgebied;
- *Risico's viskwekerijen*; viskwekerijen kunnen op uiteenlopende manieren zowel positief als negatief effecten hebben op het milieu en de biodiversiteit. Ook ontsnappen er de nodige vissen uit kwekerijen. Wanneer die zich voortplanten met wilde vissen, kunnen de oorspronkelijke vissoorten zwakker worden of verdwijnen;
- *Illegaliteit*; illegale, ongemelde en ongereguleerde (IUU) visserij schaadt vispopulaties, vernietigt habitats in zeegebieden, verstoort de concurrentie, benadeelt eerlijke vissers en verzwakt kustgemeenschappen, vooral in ontwikkelingslanden.

#### Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

- Het maken van afspraken met andere Europese havens over een stimuleringsbeleid voor duurzaam gevangen vis. Door Europese samenwerking heeft een stimuleringsbeleid voor duurzaam gevangen vis geen negatieve invloed op de concurrentiepositie van één enkele haven. De havens voeren een internationaal gedragen beleid;

- Matchmaking; de haven kan een belangrijke rol spelen in het bij elkaar brengen van partijen in de haven om innovatie in de vissector te stimuleren;
- De havens kunnen het aandeel duurzame vis dat binnengebracht wordt monitoren en daarover rapporteren in hun jaarverslagen. Op deze manier ontstaat inzicht in het aandeel duurzame vis per haven;
- De haven kan haar medewerkers in het kader van de algemene gedragsregels kennis laten opdoen over het herkennen van partijen duurzame- en niet-duurzame vis. Hierdoor kunnen de havenmedewerkers bijvoorbeeld beter toezien op illegaal binnengebrachte vis;
- De havens kunnen 'Chain of Custody' certificeringen (MSC en ASC) stimuleren door deze een rol te laten spelen in het vestigingsbeleid.

### 1.3 Palmolie (zie Annex 3)



De belangrijkste import- en doorvoerhaven is Rotterdam. Vanwege de logistieke kracht van de Rotterdamse haven zit Nederland als vestigingsplaats en logistiek centrum in het hart van de palmoliesector. In 2009 ging 36% van de Europese import van palmolie (1,95 miljoen ton) via de Rotterdamse haven. Na de bewerking wordt het grootste gedeelte (65%) weer geëxporteerd. In 2009 kwam ongeveer 93% van de door Nederland geïmporteerde palmolie uit Maleisië en Indonesië.

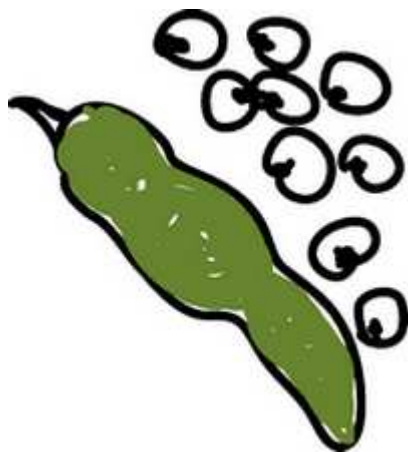
Palmolie is een goedkope en multi-toepasbare grondstof t.b.v de levensmiddelenindustrie, de cosmeticabranche en de energiesector. De productie van palmolie is oorzaak van grootschalige ontbossing en conflicten tussen de lokale bevolking en plantagebedrijven: landconflicten, arbeidsomstandigheden, het niet nakomen van beloften van bedrijven aan dorpsgemeenschappen m.b.t. wegenonderhoud en andere voorzieningen, etnische conflicten (migrantenarbeiders), positie van vrouwen, rechteloosheid van migranten en hun families. Het Indonesisch Land Bureau (GoI) heeft ca. 3300 direct aan palmolie productie gerelateerde landconflicten geregistreerd. Conversie van bos naar palmolieplantages vindt nog steeds op grote schaal plaats waarbij niet zelden nog steeds gebruik wordt gemaakt van verbranding van de nog aanwezige houtopstand en het zogenaamde "droogleggen" van tropische veengebieden, wat direct al CO<sub>2</sub>-uitstoot geeft.

De Task Force Duurzame Palmolie (2010) is een samenwerkingsverband van een aantal in Nederland gevestigde spelers in de palmolieketen; de raffinadeurs van palmolie, de verschillende sectoren die de palmolie verwerken en de retail die consumentenproducten aanbiedt waarin palmolie verwerkt is. Deze partijen werken samen aan het stimuleren van de productie en het gebruik van duurzaam geproduceerde palmolie. Gezamenlijk spreken zij de ambitie uit om er voor te zorgen dat uiterlijk eind 2015 alle voor de Nederlandse markt bestemde palmolie duurzaam is geproduceerd. Dit betekent dat de palmolie is gecertificeerd volgens de principes en criteria van de Round Table on Sustainable Palm Oil (RSPO) en dat de palmolie wordt verkregen volgens één van de drie door de RSPO goedgekeurde handelssystemen: 'segregation', 'mass balance', en 'book & claim'.

#### Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

- Het maken van afspraken met andere Europese havens over een stimuleringsbeleid voor duurzaam geproduceerde palmolie;
- De havens kunnen het aandeel duurzame palmolie dat binnengebracht wordt monitoren en daarover rapporteren in hun jaarverslagen. Op deze manier ontstaat inzicht in het aandeel duurzame palmolie per haven;
- De havens kunnen in het kader van vestigingsbeleid een voorkeur uitspreken voor partijen die conform de RSPO standaard gecertificeerde palmolie inzetten;
- Vorming van een fonds om flankerende maatregelen t.b.v. verduurzaming palmolie te ondersteunen – bijvoorbeeld i.h.k.v. door RSPO ontwikkelde mechanismen.

### **1.4 Soja (zie Annex 4)**



De belangrijkste import- en doorvoerhaven(s) zijn Amsterdam en Rotterdam. Nederland is dus een belangrijke schakel in de Europese sojaketens, waar soja verhandeld en verwerkt wordt. De EU importeert relatief veel sojameel, dat tot veevoer verwerkt wordt. Nederland is goed voor ruim een vijfde van de Europese soja-importen en binnen de EU de grootste importeur van sojabonen en sojameel. Van alle landen ter wereld is Nederland dus na China de grootste importeur van soja.

Nederland importeert soja vooral uit Brazilië, de Verenigde Staten en Argentinië. In totaal importeerde Nederland 9,27 miljoen ton soja (bonen, meel en olie), wat overeenkomt met 22% van de Europese importen.

Naar schatting wordt 3 miljoen ton soja in totaal<sup>3</sup> in Nederlandse voedingsketens verwerkt in producten voor de Nederlandse markt én in exportproducten. Hiervan voldeed in 2008 slechts 4% aan de criteria van de Round Table on Responsible Soy. Het Landbouw Economisch Instituut (LEI) heeft berekend dat hiervan ca. 1,8 miljoen ton wordt aangewend voor de veevoederindustrie<sup>4</sup>.

Voor het telen van door Nederland geïmporteerde en deels doorgevoerde soja is in de herkomstlanden 32.000 km<sup>2</sup> nodig - ongeveer driekwart van de oppervlakte van Nederland. Voor de productielanden hebben de sojateelt en -handel grote economische voordelen: de soja-export is een belangrijke deviezenbron. Maar het groeiende soja-areaal, vooral in Zuid-Amerika, leidt tot ontbossing, verlies van biodiversiteit en tot sociaal-economische problemen voor de oorspronkelijke bevolking van de productiegebieden op het gebied van gezondheid en voedselzekerheid.

Verbreiding van de markt voor verantwoorde soja is van cruciaal belang om de sociale en ecologische problemen die sojateelt in delen van Zuid-Amerika veroorzaakt te bestrijden. Door de grote vraag naar soja worden waardevolle natuurgebieden opgeofferd voor landbouwgrond. Het grootschalige gebruik van bestrijdingsmiddelen en kunstmest vervuult bodems en rivieren. Hierdoor bedreigt het lokale gemeenschappen in hun

---

<sup>3</sup> Nederlandse Soja Barometer, Nederlandse NGO Soja Coalitie, 2008

<sup>4</sup> Sojagebruik in Nederland, R. Hoste, J. Bolhuis, LEI, oktober 2010

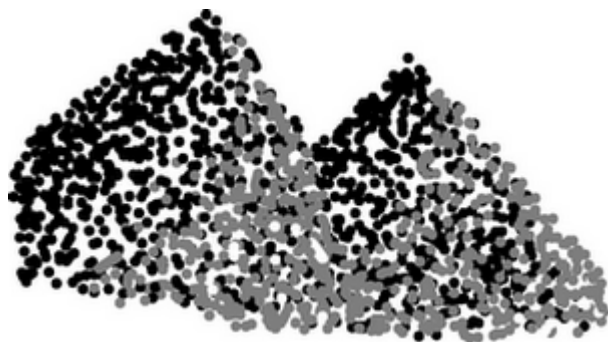
dagelijks bestaan. Ook worden in de teelt arbeidsrechten geschonden en zijn er zelfs gevallen van moderne slavernij geconstateerd.

Het waarborgen van de transparantie in de productieketens is niet altijd even gemakkelijk. Ten eerste is soja een bulkproduct, het wordt in grote hoeveelheden geproduceerd, opgeslagen en verhandeld, en er is nauwelijks onderscheid tussen de soja van de ene en de andere producent. De soja wordt in grote silo's verzameld en van daaruit verscheept. De tweede uitdaging voor transparantie is dat soja in zeer veel verschillende producten verwerkt zit en daardoor vrijwel onzichtbaar blijft voor de consument. Dit zijn echter geen onoverkoombare obstakels. Initiatieven uit andere sectoren, zoals de koffie- en palmoliesector, bewijzen dat de herkomst van producten wel degelijk herleid kan worden.

#### Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

- Het maken van afspraken met andere Europese havens over een stimuleringsbeleid voor duurzaam geproduceerde soja;
- De havens kunnen het aandeel duurzame soja dat binnengebracht wordt monitoren en daarover rapporteren in hun jaarverslagen. Op deze manier ontstaat inzicht in het aandeel duurzame soja per haven;
- De havens kunnen in het kader van vestigingsbeleid een voorkeur uitspreken voor partijen die conform de RTRS standaard gecertificeerde soja inzetten;
- Vorming van een fonds om flankerende maatregelen t.b.v. verduurzaming soja te ondersteunen – bijvoorbeeld i.h.k.v. door RTRS ontwikkelde mechanismen.

## **1.5 Steenkool (zie Annex 5)**



De belangrijkste import- en doorvoerhaven(s) zijn Rotterdam en Amsterdam.

37% van alle steenkoolimport in Nederland is afkomstig uit Zuid Afrika, 32% uit Colombia en 17% uit Indonesië (zie tabel 1).

Mijnbouw in de landen waar van Nederland zijn kolen betreft heeft vaak slechte gevolgen voor mens en milieu, iets wat de Nederlandse bevolking en politiek zich niet of nauwelijks realiseren. Het is momenteel niet mogelijk om in de markt duurzame van niet-duurzame steenkool te onderscheiden (bijvoorbeeld gebaseerd op een erkend certificeringssysteem).

Tabel 1: Nederlandse Invoer steenkool 2010 (Centraal Bureau voor de Statistiek 2011)

Land	Minerale brandstoffen en chemie	Waarde (in euro)	Invoer hoeveelheid (in kg)
Canada	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	0	0
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	1.000	75
	subtotaal	1.000	75
China (Volksrepubliek)	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	0	0
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	15.000	428
	subtotaal	15.000	428
Verenigd Koninkrijk	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	0	0
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	859.000	20.693.670
	subtotaal	859.000	20.693.670
België	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	138.000	1.867.845
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	2.591.000	36.252.011
	subtotaal	2.729.000	38.119.856
Verenigde Staten van Amerika	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	27.728.000	425.572.028
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	34.451.000	468.908.466
	subtotaal	62.179.000	894.480.494
Zuid-Afrika	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	0	0
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	101.462.000	1.717.031.586
	subtotaal	101.462.000	1.717.031.586
Russische Federatie	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	80.195.000	1.126.570.075
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	157.323.000	2.396.136.576
	subtotaal	237.518.000	3.522.706.651
Colombia	Bitumineuze steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. van cokeskolen en met uitzondering van geperste steenkool).	0	0
	Steenkool, ook indien in poedervorm (m.u.v. antraciet en bitumineuze steenkool en m.u.v. geperste steenkool).	474.233.000	7.373.445.408
	subtotaal	474.233.000	7.373.445.408

#### Milieuproblemen van kolenwinning:

- lokale milieuvervuiling, onder meer door vergiftiging van (drink)water voor mens en dier;
- vernietiging van natuur en biodiversiteit, onder meer door het kappen van bossen;
- uitstoot van methaan, een krachtig broeikasgas dat bijdraagt aan klimaatverandering;
- CO2 emissies tijdens kolentransporten over zeer lange afstanden.

#### Sociale gevolgen van kolenwinning:

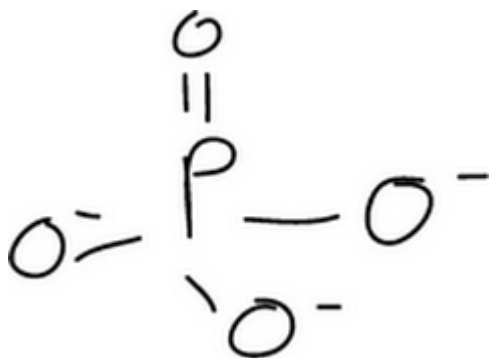
- gewelddadige confrontaties met politie en paramilitairen;
- uiterst gevaarlijke arbeidsomstandigheden en schade voor gezondheid;
- grove schending van mensenrechten;
- lage lonen, vakbonden worden beknot;
- onderdrukken van lokale gemeenschappen in mijnbouwgebieden.

Amsterdam heeft de ambitie om in 2020 een van de meest duurzame havens van Europa te zijn. Haven Amsterdam ziet duurzaam ondernemen daarom als belangrijke voorwaarde voor ontwikkeling. Ook zegt Haven Amsterdam nee tegen nieuwe terminals voor kolen (en andere fossiele brandstoffen).

#### Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

Havens kunnen bijvoorbeeld via de havengelden en het gronduitgiftebeleid vooral op verduurzaming van productieketens sturen indien zij daarbij onderscheid kunnen maken tussen duurzame en niet-duurzame grondstoffenstromen (zie ook hoofdstuk 3). Omdat er voor producten als steenkool nog geen certificeringssysteem bestaat wordt een dergelijk handelingsperspectief dus lastig. Havens kunnen mogelijk wel een belangrijke bijdrage leveren het initiatief nemen om, in samenwerking met andere spelers in de de steenkolenketen, bij te dragen aan het ontwikkelen van een certificeringssysteem (vergelijkbaar met bijvoorbeeld ronde tafel initiatieven voor andere commodities). Overigens geldt dit ook voor andere mijnbouwproducten (aardolie en -gas en andere ertsen zoals bijvoorbeeld bauxiet).

### **1.6 Fosfaat (zie Annex 6)**



De belangrijkste doorvoerhavens voor fosfaat in Nederland zijn Terneuzen, Vlissingen en Amsterdam. Fosfaatproducten worden wereldwijd geëxporteerd. Fosfaat is een essentiële voedingsstof. Hierdoor neemt de vraag naar fosfaat toe. Alternatieven voor fosfaaterts zelf zijn secundaire fosforstromen zoals rioolwaterzuiveringsslib, industrieslib en mestproducten en bedrijfs(mest)overschotten. Er zijn momenteel geen duurzaam gewonnen fosfaatertsen bekend.

De belangrijkste milieueffecten die optreden bij vooronderzoek, bouw van de mijn en extractie van fosfaaterts zijn:

- Aantasting van het landschap en biodiversiteit;
- Waterverbruik en -vervuiling;
- Luchtverontreiniging;
- Afvalstromen: zand, klei en met zware metalen verontreinigd afvalwater.

Gezondheidsrisico's:

- Fosfaatverbindingen vormen samen met anorganische nitraten het belangrijkste bestanddeel van kunstmest. Te veel van deze bestanddelen in het oppervlaktewater leidt tot zuurstoftekort. Vaak zijn de effecten pas in de kustwateren te bemerken omdat daar een geringere stroom is dan in de rivieren. Voor omwonenden zijn er gezondheidsrisico's. Het fosfaatgesteente bevat diverse andere mineralen. Deze kunnen vooral bij de verwerking van bijproducten problemen geven, zoals radioactiviteit. Bij fosforfabrieken kan met name de uitstoot van dioxines gezondheidsproblemen veroorzaken.

Specifieke kansen voor havenautoriteiten:

Het zoeken naar synergie tussen bedrijven in havengebieden om de fosfaatkringloop zoveel mogelijk te sluiten. Dit bestendigt ook de aanvoer van grondstoffen. Havens kunnen ruimte bieden aan bedrijven die fosfor (en andere stoffen als stikstof) terugwinnen via recycling. Zo heeft de Amsterdamse haven een subsidie verstrekt uit haar Duurzaamheid- én Innovatiefonds Haven Amsterdam (DIHA) zodat het bedrijf ICL Fertilizers kon starten met een project om fosfaten terug te winnen uit fosfaathoudende reststromen van o.a. de waterzuivering (ook in het havengebied) en wellicht ook van de voedingsmiddelenindustrie uit de regio (Zaanstad).

## 2 Korte kenschets van de Nederlandse havens

De belangrijkste (zee) havengebieden in Nederland worden gevormd door Port of Rotterdam in de Rijn- en Maasmond, Zeeland Seaports in het Scheldebekken, Zeehavens Amsterdam in het Noordzeekanaalgebied en de Noordelijke Zeehavens / Groningen Seaports.

1. Rotterdam is de grootste haven van Nederland en van Europa en één van de belangrijkste havens ter wereld. De haven is de toegangspoort tot een Europese markt van meer dan 350 miljoen consumenten;
2. Zeehavens Amsterdam is de tweede grote haven van Nederland en de vierde grootste haven van Europa. Zeehavens Amsterdam bestaat uit de Amsterdamse haven, Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden. In opdracht van het Amsterdams gemeentebestuur beheert, exploiteert en ontwikkelt Haven Amsterdam de Amsterdamse haven. Ook is Haven Amsterdam verantwoordelijk voor een veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer (ook wel het nautisch beheer genoemd) gerekend tot 40 kilometer buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen (dus voor het hele Noordzeekanaalgebied);
3. De havens van Vlissingen-Oost en Terneuzen vormen samen Zeeland Seaports en zijn op basis van de overslag de derde haven van Nederland, na Rotterdam en Amsterdam. Zeeland Seaports is een samenwerkingsverband van de provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen. De chemische en traditionele industrieën zijn nog steeds in de meerderheid in de haven van Vlissingen;
4. De Noordelijke havens vormen in grootte het vierde nationale zeehavengebied. Het gebied omvat de door Groningen Seaports beheerde havengebieden van Delfzijl en de Eemshaven. Ook de havens van Harlingen en Den Helder worden ertoe gerekend. Groningen Seaports beheert naast de twee moderne havens ook de industriegronden rond de havens en op andere plaatsen in de Eemsdelta.
5. De haven van IJmuiden is de enige private haven in Nederland en is de grootste vishaven. De aandelen van overige havens/havengebieden zijn in handen van de overheid (gemeenten en/of provincies).

Tabel 2: Overzicht belangrijkste havens van Noord-West Europa in de sectie Le Havre–Hamburg

	Aanvoer	Afvoer	Overslag	
	ton (*miljoen)	ton (*miljoen)	ton (*miljoen)	%
Rotterdam	273.3	113.7	387	37%
Amsterdam (incl. Noorzeekanaalgebied)	60.5	26.2	86.7	8%
Hamburg	62.2	48.2	110.4	10%
Bremen	32.5	30.6	63.1	6%
Wilhelmshaven	29.2	4.4	33.6	3%
Zeeland Seaports	21.2	7.6	28.8	3%
Antwerpen	81.6	76.2	157.8	15%
Gent	15.8	5	20.8	2%
Zeebrugge	23.1	21.7	44.8	4%
Duinkerken	30.2	14.8	45	4%
Le Havre	54.3	19.4	73.7	7%
<b>Totaal gelost</b>	<b>683.9</b>	<b>367.7</b>	<b>1051.6</b>	

Hoofdtaken van de havenbedrijven in het algemeen zijn:

1. Optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat in de havenregio: aantrekken van nieuwe ladingstromen en vestigingen, marketing & promotie. Het stimuleren van samenwerking en synergie tussen naburige bedrijven is voor de meeste havens algemeen beleid geworden. Door het toewijzen van ruimte aan bedrijvenclusters die zich gespecialiseerd hebben op een bepaald terrein kunnen bedrijven van elkaar profiteren, bijvoorbeeld op het gebied van levering en toelevering van grondstoffen en het gezamenlijk gebruiken van voorzieningen. Diverse typen bedrijvenclusters worden zo ontwikkeld dat daarmee alle individuele bedrijven een groter concurrerend vermogen krijgen;
2. Aanleg en onderhoud van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het havengebied;
3. Bevordering van een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Duurzaamheid:

Alle havens hebben inmiddels beleid ontwikkeld op het gebied van milieu en duurzaamheid, dat zich veelal richt op de directe omgeving (milieu, biodiversiteit), CO<sub>2</sub>-reductie en schonere schepen.

In het najaar van 2008 hebben 56 havens, waaronder Amsterdam en Rotterdam, zich aan het World Ports Climate Initiative gecommitteerd om CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren. Ook werken de havens hierin samen aan een index voor schonere schepen. Deze is intussen ontwikkeld: de Environmental Shipping Index (ESI) wordt in de havens toegepast. In Amsterdam is onlangs het eerste ESI-schip verwelkomd.

Amsterdam heeft voor haar havenbeleid de tien duurzaamheidsprincipes opgesteld (zie Annex 7) die de uitgangspunten vormen voor duurzame ontwikkeling van de Amsterdamse haven. Als enige haven in Nederland is het leveren van een bijdrage aan verduurzaming van productieketens daarin als specifieke doelstelling opgenomen.

*Hieronder volgt een korte beschrijving van de belangrijkste vier Nederlandse zeehavens met de belangrijkste goederenstromen die deze havens verwerken. Tevens volgt een korte beschrijving van beleid en initiatieven op het terrein van duurzaamheid. De cijfers betreffen 2009, tenzij anders vermeld.*

## 2.1 Mainport Rotterdam

### **Rijn- en Maasmond – Rotterdam Rijnmond - Port of Rotterdam (Rotterdam, Vlaardingen, Maassluis, Schiedam)**

De haven van Rotterdam heeft met 387 miljoen ton een marktaandeel van 36,8% en is de grootste haven in de sectie Le Havre-Hamburg.

- o Aantal medewerkers 1.239
- o Netto resultaat € 167 miljoen
- o Zeehavengelden € 262 miljoen
- o Goederenoverslag 387 miljoen ton
- o Gemiddelde prijs per ton € 0.67
- o Aantal ontvangen zeeschepen: 33.352
- o Zeehavengeld gemiddeld per schip € 7.862

Rotterdam behoort tot de belangrijkste kruispunten van goederenstromen ter wereld. De overslag is jaarlijks zo'n 430 miljoen ton.

Tabel 3: Goederenoverslag - Aanvoer goederen in de haven van Rotterdam (in brutogewicht x 1.000 metrische tonnen)<sup>5</sup>

	<b>totaal</b>
<b>Totaal tonnage (1.000 ton)</b>	<b>273.292</b>
<b>Vloeibare bulk (o.a. ruwe aardolie)</b>	<b>155.987</b>
<b>Droge bulk (o.a. kolen, ertsen, agribulk)</b>	<b>57.158</b>
<b>Totale Bulk</b>	<b>213.145</b>
<b>Algemeen cargo</b>	<b>12.257</b>
<b>Totaal stukgoed</b>	<b>60.147</b>
<b>Aantal Containers</b>	<b>47.890</b>

Rotterdam dankt zijn positie aan de uitstekende bereikbaarheid via zee, de achterland-verbindingen en de vele bedrijven en organisaties, die in en voor het haven- en industriegebied actief zijn. Het haven- en industriecomplex strekt zich uit over een lengte van 40 kilometer en meet circa 10.500 ha (exclusief Maasvlakte 2).

#### Bestuur en beleid:

De Provincie Zuid-Holland heeft in principe geen zeggenschap over c.q. bemoeienis met het commerciële beleid van het havenbedrijf. Het heeft voornamelijk zeggenschap over het haventerrein zelf. De gemeente heeft een meer directe betrokkenheid met het commerciële beleid. De gemeente is dus een relevante partij die verduurzaming van productieketens aan de orde stelt/kan stellen.

#### Duurzaamheid:

Rotterdam profileert zich als groene haven: 'Rotterdam BioPort'. Het havenbedrijf geeft vooral prioriteit aan lokale maatregelen en verduurzaming van het vervoltransport. Incidenteel worden bij het verhuurbeleid al wel eisen gesteld aan de gebruikte grondstoffen, zoals betreft het bijstoken van duurzame biomassa in kolencentrales.

Het is nu de vraag of daarbij ook meer expliciet duurzaamheidsbeleid t.a.v. de ladingen gevoerd kan worden. Er ligt een duidelijke business case, vooral vanuit het perspectief van maatschappelijk draagvlak. Professionals uit de branche geven aan bij voorkeur geen zaken te willen doen met bedrijven die uit het oogpunt van duurzaamheid niet goed bezig zijn. Dit zijn over het algemeen niet de kwalitatief hoogstaande bedrijven (en hebben dus een risicofactor voor het havenbedrijf).

Er worden momenteel al milieueisen aan de schepen zelf gesteld (Environmental Shipping Index, ESI), nog niet aan de lading. Het is de vraag of het havenbedrijf zover wil en kan gaan.

---

<sup>5</sup> Genoemde overslagcijfers zijn inclusief de overslag op terminals aan de noordzijde van de rivier (Hoek van Holland, Maassluis, Vlaardingen); deze overslag betreft voor 2009 ca. 2,8% van het totale overslagvolume van de aanvoer.

## 2.2 Haven Amsterdam

Het Amsterdam Noordzeekanaalgebied vormt het grootste deel van het bedrijventerrein Westpoort. Westpoort is een haven- en industriegebied in Amsterdam van ruim 35 vierkante kilometer groot. Het wordt onderverdeeld in de bedrijvengebieden Teleport, Sloterdijk I, II en III, De Heining (droge terreinen: kantoren en bedrijven) en het Havengebied. Westpoort groeit als vestigingsgebied voor ondernemers. Er zijn nu ruim 2.000 bedrijven gevestigd en er werken ca. 45.000 mensen. Westpoort heeft een eigen wethouder die ook de Zeehaven in zijn portefeuille heeft.

### Kerngetallen Port of Amsterdam

- o Aantal medewerkers Haven Amsterdam 364
- o Netto resultaat Haven Amsterdam € 41,4 miljoen
- o Goederenoverslag Amsterdamse haven 73,4 miljoen ton
- o Goederenoverslag Noordzeekanaalgebied (NZKG) 86,9 miljoen ton
- o Gemiddelde zeehavengeld prijs per ton € 0,64.
- o Omzet zeehavengeld € 46,0 miljoen
- o Aantal ontvangen zeeschepen 5.450
- o 93 zee cruiseschepen, 1.195 riviercruiseschepen
- o Zeehavengeld gemiddeld per schip € 8.447

In opdracht van het gemeentebestuur beheert, exploiteert en ontwikkelt Haven Amsterdam de Amsterdamse haven: ruim 1.900 hectare havengebied (haventerreinen, kades, wegen, spoorwegen, sloten en groen) en 600 hectare vaarwater. Haven Amsterdam wil een betrouwbare haven zijn en de economische bedrijvigheid en werkgelegenheid in Zeehavens Amsterdam op een duurzame manier regisseren. Zeehavens Amsterdam bestaat uit de havens van Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen/IJmuiden. De Amsterdamse haven betreft dus alleen het gebied van de haven van de gemeente Amsterdam.

Tabel 4: Overzicht Goederenoverslag Haven Amsterdam & Westpoort (2009)

<b>Haven Amsterdam</b>			
<b>Overslag in tonnen</b>	<b>Aanvoer</b>	<b>Afvoer</b>	<b>Totaal</b>
Landbouwproducten/Levende dieren	373.033	25.43	398.463
Voedingsproducten/Veevoeder	7.718.656	1.736.895	9.455.551
Vaste minerale brandstoffen	13.606.374	1.080.878	14.687.252
Aardolie- en producten	17.846.615	18.226.375	36.072.990
Ertsen en metaalresiduen	20.414	687.487	707.901
Metalen en -halfproducten	641.136	184.889	826.025
Ruwe mineralen/Bouwmaterialen	5.713.516	147.815	5.861.331
Meststoffen	380.064	238.46	618.524
Chemische producten	1.420.829	268.825	1.689.654
Overige goederen en fabricaten	1.558.314	1.322.337	2.880.651
<b>Totaal</b>	<b>49.278.951</b>	<b>23.919.391</b>	<b>73.198.342</b>
<b>Westpoort</b>			
<b>Overslag in tonnen</b>	<b>Aanvoer</b>	<b>Afvoer</b>	<b>Totaal</b>
Totaal tonnage (1000 ton)	49.352	23.846	73.198
Vloeibare bulk	19.371	18.542	37.913
Droge bulk	27.167	3.781	30.948
Totale Bulk	46.538	22.323	68.861
Algemeen cargo	2.814	1.523	4.337
Aantal Containers	71.744	60.674	132.418

#### Haven Amsterdam heeft drie hoofdtaken:

1. Optimalisatie van de dienstverlening en het vestigingsklimaat in de havenregio. Daarbij richt zij zich op bestaande klanten, het aantrekken van nieuwe ladingstromen en vestigingen, en op marketing en promotie;
2. Aanleg en onderhoud van de infrastructuur, vernieuwen van de haven en het beheer van het Amsterdamse havengebied Westpoort;
3. Bevordering van een vlotte, veilige en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer 40 kilometer buiten de kust bij IJmuiden tot aan de Oranjesluizen aan de oostzijde van het IJ, onder meer door regelgeving en handhaving.

#### Algemeen beleid:

Op 19 november 2008 heeft de gemeenteraad de Havenvisie 2008-2020, met als titel 'Slimme haven', vastgesteld. De Havenvisie is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met burgers, bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden. Duurzame groei staat centraal. De hoofdlijnen:

- verdubbeling overslag (van 66 in 2007 naar 125 miljoen ton in 2020);
- groei tot 2020 op bestaand havengebied;
- intensiever gebruik beschikbare ruimte, efficiënter inrichten vrijkomende terreinen;
- toename werkgelegenheid van 15% in 2020 (circa 4.800 banen);
- afname wegvervoer (van 53 naar 45%);
- stimuleren vervoer over water (van 43 naar 49%) en spoor (van 4 naar 6%);
- terugdringing CO<sub>2</sub>-uitstoot;
- stimuleren gebruik schonere brandstoffen en walstroom;
- aantrekken bedrijven die biomassa en biobrandstoffen overslaan en produceren en geen nadelige gevolgen opleveren voor de voedselproductie;
- geen ruimte voor vestiging van nieuwe terminals voor kolen en olie, tenzij die duurzaam worden;
- instellen Duurzaamheid- én Innovatiefonds van totaal € 2 miljoen per jaar;
- aanleg tweede grote zeesluis bij IJmuiden.

In november 2008 was de officiële 'kick off' van het nieuwe Milieubeleidsplan 2008-2012 van Haven Amsterdam. Het bevat veertig actieplannen die oplossingen bieden om de voorgenomen groei van de haven te realiseren binnen de schaarse beschikbare fysieke en milieuruimte. Het Milieubeleidsplan beschrijft hoe Haven Amsterdam dat zelf wil doen en hoe zij haar klanten daarin wil mobiliseren.

#### Duurzaamheid:

Haven Amsterdam is ambitieus op het gebied van duurzaamheid. De Amsterdamse haven wil tot de top van duurzame havens in Europa horen, zo luidt de ambitie. Duurzaamheid betekent voor Haven Amsterdam het werken aan een optimale balans tussen een economisch sterke haven met een uitstekende concurrentiepositie (profit), een goede milieu- en ruimtelijke kwaliteit (planet) en voortdurende aandacht voor de maatschappelijke aspecten binnen en buiten het bedrijf (people).

De tien duurzaamheidsprincipes vormen de uitgangspunten voor duurzame ontwikkeling van de Amsterdamse haven. Haven Amsterdam wil samen met bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden werken aan het realiseren van deze principes. Daarnaast zegt het Amsterdamse havenbedrijf ook actief te zijn in de productieketens, door aan te zitten bij ronde tafels en proberen mee te lobbyen voor certificering (o.a. ondertekening van de Green Award een milieukeurmerk voor een schone binnenvaart).

Haven Amsterdam wil bedrijven stimuleren een actieve bijdrage te leveren aan een innovatieve ontwikkeling van het zeehavengebied. Daarom is met ingang van 2009 het Duurzaamheid- én Innovatiefonds Haven Amsterdam (DIHA) opgericht. Hier stort de gemeente jaarlijks € 2 miljoen in.

## 2.3 Zeeland Seaports

### **Kerngetallen Scheldebekken – Port of Sealand (Terneuzen, Vlissingen, Borsele)**

- Aantal werknemers havenbedrijf 71
- Overslag van 33 miljoen ton
- Netto bedrijfsresultaat € 11,4 miljoen
- Aantal zeeschepen Zeeland Seaports totaal 4.946
- Terneuzen 2.197
- Vlissingen 2.749
- Zeehavengeld gemiddeld per schip: € 2.374
- Gemiddelde prijs per ton: € 0.41

De havens van Vlissingen-Oost en Terneuzen vormen samen Zeeland Seaports en zijn op basis van overslag de derde haven van Nederland, na Rotterdam en Amsterdam. Zeeland Seaports is een samenwerkingsverband van de provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen. Als havenbedrijf is Zeeland Seaports verantwoordelijk voor de economische ontwikkeling, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de Zeeuwse havens. In het havengebied zijn zo'n 250 bedrijven gevestigd. Het gaat hier om hoogwaardige industrie en om havengerelateerde bedrijven.

Het totale grondgebied bedraagt 4.500 ha. De haven heeft wat betreft lading een zeer grote diversiteit. Zowel allerlei (soft) commodities, papierpulp (veel uit Zuid-Amerika op basis van eucalyptus), schroot, ertsen, steenkool als containers. Hout en vis zijn niet of nauwelijks meer van belang. Veel activiteiten zijn arbeidsintensief: van belang voor regionale werkgelegenheid. Ongeveer 50% van de omzet is afkomstig uit havengelden. De andere 50% vanuit gronduitgifte (tegenwoordig uitsluitend erfpacht).

Tabel 5: Goederenoverslag Zeeland Seaports totaal naar verschijningsvorm (x 1.000 ton)

	<b>Aanvoer</b>	<b>Afvoer</b>	<b>Totaal</b>
Droge bulk	7.620	2.933	10.554
Natte bulk	8.244	2.703	10.947
Containers	58	101	159
Ro/ro	658	810	1.468
(Overig) stukgoed	4.584	1.087	5.671
<b>Totaal</b>	<b>21.165</b>	<b>7.635</b>	<b>28.799</b>

### *Vlissingen*

De haven van Vlissingen biedt locatie voor bedrijven die grote hoeveelheden grondstoffen nodig hebben voor hun productieproces en behoefte hebben aan ruimte voor productie en opslag van grondstoffen en eindproducten. Het havengebied huisvest veel verschillende industriële activiteiten. En het is ingericht voor transport van bulkgoederen via water, weg en spoor. Onder de bedrijven in Vlissingen bevinden zich veel bekende namen, waaronder:

- Thermphos - producent van fosfor en van fosfor afgeleide producten
- Total - olieraffinaderij
- Alcan - aluminiumsmelterij

Vlissingen heeft een goede reputatie in de voedselbranche voor het deskundig behandelen en opslaan van fruit, vruchtensappen en -concentraten, vlees en andere verse voedselproducten. Deze zeer gevoelige producten worden gelost en opgeslagen voor distributie naar markten in heel Europa en verder. Vlissingen is ook een exporthaven voor verse groenten uit Nederland, Frankrijk en Zuid-Europa die onderweg zijn naar Rusland en andere noordelijke bestemmingen.

#### *Terneuzen*

Terneuzen heeft in de kanaalzone en rondom de Braakmanhaven diepwaterligplaatsen, ruimte, infrastructuur en adequate ondersteunende diensten. Terneuzen is de thuisbasis voor Dow Benelux, de grootste chemische productielocatie van Dow buiten de Verenigde Staten. Daarnaast bevinden zich onder meer de volgende bedrijven in de haven van Terneuzen:

- Yara Sluiskil - de grootste productielocatie voor ammonia en meststoffen van Europa
- Nedalco - producent van alcohol en bio-ethanol
- Cargill - producent van gemodificeerd voedingszetmeel

#### Ontwikkelingen in duurzaam beleid:

De haven richt zich o.a. op lokale duurzaamheidsmaatregelen (vooral milieu). Speerpunten zijn efficiënte logistiek, klimaatbeleid en het sluiten van kringlopen (inzet reststromen van het ene bedrijf als grondstof voor het andere). Dat laatste staat centraal in het initiatief 'Biopark Terneuzen', sinds februari 2007. Hier zijn o.a. gevestigd Rosendaal Energy (biodiesel), Nedalco (alcohol), Cargill (zetmeel) en Yara (kunstmest). Deze bedrijven wisselen elkaars bijproducten en reststoffen uit en gebruiken die als grondstof of ten behoeve van energieopwekking.

Bij het afsluiten van nieuwe contracten met bedrijven wordt ook gekeken naar duurzaamheidsrisico's. Indien het bedrijf zich bevindt in – uit het oogpunt van duurzaamheid - zeer risicovolle productieketens kan dat reden zijn om het bedrijf van het terrein te weren. De commerciële managers worden geacht dit in de gaten houden. Men hanteert daartoe een scan. Voorbeelden uit het verleden betreffen een bedrijf dat zich bezig hield met import van illegaal hout en een bedrijf dat geen duurzame palmolie kon garanderen. Deze bedrijven zijn geweerd. Dit kwam voort vanuit het eigen beleid van de haven. Dit waren echter ad-hoc beslissingen. De haven vindt het wellicht wenselijk om meer systematisch beleid hieromtrent te formuleren en criteria en indicatoren t.a.v. duurzaamheid te ontwikkelen.

Zeeland Seaports staat niet afwijzend ten opzichte van nieuwe maatregelen om een rol te spelen bij verduurzaming van productieketens. Het is ook bereid om dit in het Nationale Havenoverleg aan de orde te stellen.

## **2.5 Zeehaven IJmuiden N.V.**

De Haven van IJmuiden is in 1989 geheel geprivatiseerd. De gevestigde bedrijven zijn vanaf dat moment aandeelhouder in het nieuw opgerichte havenbedrijf, Zeehaven IJmuiden N.V. De haven van IJmuiden kent vijf sectoren:

- Verse vissector; vers aangevoerde (plat- en rond)vis van voornamelijk kotters;
- Diepgevroren vissector; vis die ingevroren binnengebracht wordt door zogenaamde hektrawlers;
- Ferry; reguliere verbinding IJmuiden-Newcastle;
- Cruisevaart; aanlegplaats voor cruiseschepen;
- Offshore activiteiten; de bevoorrading, onderhoud en reparatie van o.a. olieplatforms en offshore windmolenparken op de Noordzee.

### **Kerngetallen Zeehaven IJmuiden NV (Cijfers 2010!)**

Had 'IJmuiden' in 2006 nog een marktaandeel van 12,6 % op de Nederlandse markt van aanvoer van verse vis, in 2010 is dit marktaandeel gegroeid tot 18,9 %. De aanvoer van plat- en rondvis op de Hollandse Visveiling IJmuiden N.V. steeg van 12.800 ton in 2009 naar 14.000 ton in 2010.

Omzet in verse vis van € 43,5 miljoen naar € 47,9 miljoen

Aantal cruiseschepen: 29 in 2011

Aantal ferry passagiers; 550.000 in 2010

Aantal containers: 4.000 in 2010

Opbrengst havengelden: € 3,1 miljoen.

In totaal zijn 250-300 bedrijven op het haventerrein gevestigd. Hiervan zijn 25-30% in de vissector actief. 20-25% van de inkomsten portfolio van de haven is afkomstig aan vis gerelateerde activiteiten. Haven IJmuiden heeft 19% marktaandeel van de aanvoer van verse plat- en rondvis in Nederland, het marktaandeel van verse vis neemt nog steeds toe. De verse vissector bestaat voornamelijk uit in Nederlandse wateren gevangen vis, zoals tong, schol, tarbot, griet en kabeljauw. Binnen de diepgevroren vissector is er een tendens dat meer wordt aangevoerd vanuit het buitenland. Het zijn vaak grote schepen (hektrawlers) die in de Atlantische Oceaan vissen en bijvoorbeeld voor de kust van Mauritanië vangen, zij brengen soorten als makreel, heek, blauw wijting en sardines binnen.

Haven IJmuiden is tevens eigenaar van de Hollandse Visveiling IJmuiden N.V. Deze N.V. sorteert de binnengebrachte vis en verkoopt deze op de veiling. De Hollandse Visveiling N.V. wordt geen eigenaar van de vis en verricht geen verwerkingsactiviteiten. De aandacht voor duurzaamheid bij het havenbedrijf richt zich vooral op het beheer van het vastgoed en het terugdringen van onnodige transportkilometers. Doordat de haven een eigen containerfaciliteit is begonnen, heeft het de efficiency van de bedrijven verhoogd en het aantal transportkilometers over de weg teruggedrongen. Daarnaast wil de haven zijn grond efficiënt gebruiken door alleen bedrijven toe te laten die intensief gebruik maken van de haven. Bij vestiging van een nieuw bedrijf worden een aantal maatregelen verplicht gesteld waarvan enkele betrekking hebben op duurzaamheid. Zo zijn bedrijven bijvoorbeeld verplicht om het regenwater van dakoppervlakken af te koppelen. Het hemelwater gaat niet naar de rioolwaterzuiverings-installatie, maar het gaat daar de grond in waar het ook als neerslag terecht kwam. Zo komt het ten goede aan het grondwater. Kortom: het beperkt verdroging en voorkomt het overstorten van rioolwaterzuiveringsinstallaties.

De haven stelt geen extra duurzaamheidseisen voor vestiging in het havengebied en heeft zelf ook geen klimaatbeleid. De haven hoopt dat in de toekomst toestemming wordt gegeven voor meer offshore windparken, omdat deze voor de haven nieuwe bedrijvigheid zullen aantrekken.

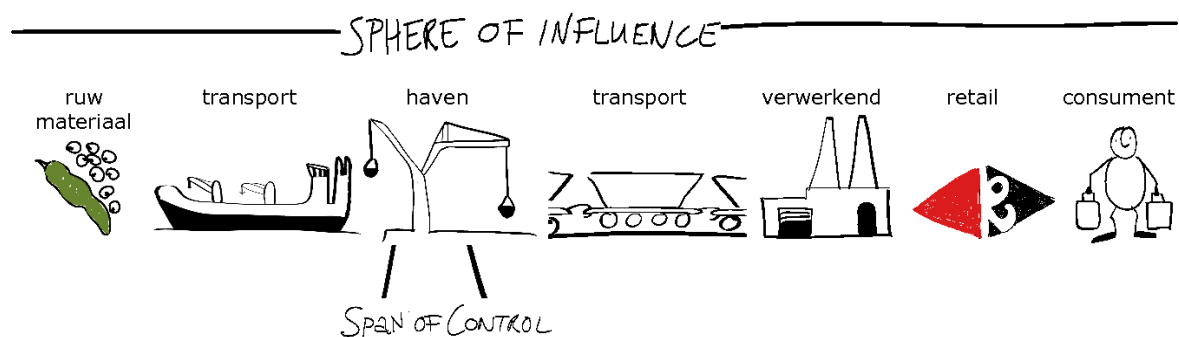
Ten aanzien van de vis geldt dat geregistreerd wordt waar deze vandaan komt, om welke vis het gaat en of deze duurzaam is gevangen (MSC gecertificeerd is). Momenteel is ongeveer 5% van de vis die in de haven IJmuiden binnenkomt MSC gevangen. Dat is nog slechts een zeer klein aandeel. De AID controleert of er geen illegale vis binnenkomt en of de door de Europese Unie vastgestelde vangstquota niet worden overschreden. Bij de internetveiling PEFA wordt aangegeven of de vis MSC gecertificeerd is of niet.

Haven IJmuiden ziet vooralsnog voor zichzelf geen zelfstandige rol weggelegd in het verduurzamen van de keten. Een omstandigheid die hierbij een rol speelt is dat de haven geen druk ondervindt vanuit publieke aandeelhouders. In principe is de haven alleen een aanvoerpunt. Voor een duurzame visserij is de haven ook geen goed aanspreekpunt; dat zijn veeleer de producenten- en belangenorganisaties zoals Visned en de Nederlandse Vissersbond. Voor het verduurzamen van de visketen zijn primair de vissers verantwoordelijk. De haven beziet nu niet als optie om als stimuleringsmaatregel duurzame visserij via een korting op de havengelden of via het vestigingsbeleid te bevorderen. De haven ziet eventueel wel een rol voor zichzelf weggelegd als het gaat om het bij elkaar brengen van partijen, of het doen van suggesties op het gebied van duurzaamheid.

Als het gaat om een stimuleringsbeleid zoals een heffing voor niet duurzaam gevangen vis of uitsluiting van bepaalde vissoorten, dan vindt de haven het in eerste instantie een taak van de Europese Unie om hier regelgeving voor te ontwikkelen. Europese regelgeving kan tot uniforme afspraken leiden, terwijl initiatieven van één haven direct van invloed zijn op haar concurrentiepositie ten opzichte van andere havens. Als de havens onderling afspraken maken kan dat ook, maar dan moeten alle Europese havens daaraan meedoen.

### 3 Handelingsperspectieven zeehavens

Naar aanleiding van een reeks gesprekken die zijn gevoerd met vertegenwoordigers van havenbedrijven, ProRail, industrie en andere fora (bijvoorbeeld Deltalinqs) en dossieronderzoek proberen we onderstaand een aantal mogelijke handelingsperspectieven voor havens samen te vatten. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen "span of control" en "span of influence". Binnen de span of control hebben de havenbedrijven vrijwel volledige bevoegdheid om iets te veranderen. Buiten de span of control ligt de invloedssfeer, het gebied waar het havenbedrijf in uiteenlopende mate ontwikkelingen mogelijk kan beïnvloeden, maar waar het havenbedrijf geen directe controle over heeft.<sup>6</sup> In het laatste geval kunnen havens via de weg van overleg met andere productieketens concrete stappen ten behoeve van verduurzaming kunnen bepleiten.



Bij alle maatregelen speelt uiteraard de voorwaarde dat havens bereid en in staat zijn om daadwerkelijk verantwoordelijkheid te nemen voor productieketenverduurzaming. Het feit dat er sprake is van een snel toenemende mondiale schaarste van grondstoffen en concurrentie om lading zal het waarschijnlijk ook lastiger maken voor havens om zich kritischer op te stellen ten aanzien van de getransporteerde lading. Daarom trachten we tezelfdertijd systematisch in te zoomen op het draagvlak en de praktische haalbaarheid van deze handelingsperspectieven.

Hierbij speelt ook of voor havens een duidelijke business case opdoemt en in welke mate een lange termijn investering in een productieketen ook het directe 'eigenbelang' van de haven dient. Dit eigenbelang kan direct commercieel zijn maar ook liggen in de sfeer van reputatie, draagvlak binnen de samenleving en werkvolvoeding voor werknemers.

#### 3.1 Span of control

##### *Verhuurbeleid*

Een van de meest concrete door havens zelf genoemde mogelijkheden is via de gronduitgifte aan bedrijven duurzaamheidsvoorwaarden te stellen, bijvoorbeeld met betrekking tot terminaloperators. Gedacht kan worden aan een verplichting om een minimum percentage duurzame grondstoffen te gebruiken. Daarnaast kunnen via het huurcontract mogelijk financiële prikkels worden ingezet: kortingen of heffingen voor bedrijven die

<sup>6</sup> Dettmer, H. W. "The logical thinking process: a systems approach to complex problem solving", ASQ Quality Press, 2007, p.97

respectievelijk duurzaam of niet duurzaam werken. Een uitdaging daarbij is de handhaving en controle van datgene wat in het huurcontract is afgesproken. Hoe gaat gecontroleerd worden dat bedrijven daadwerkelijk het minimum percentage halen en wie voert de controle uit? Waarschijnlijk is samenwerking met (milieu)vergunningverleners noodzakelijk. Dit zijn zaken die nader uitgewerkt moeten worden.

Stimulering van verduurzaming van productieketens via het gronduitgiftebeleid is op korte termijn waarschijnlijk vooral haalbaar in het kader van nieuwe contracten; zoals in Rotterdam m.b.t. de Tweede Maasvlakte. Lopende contracten zijn vaak 25 of 50 jaar geldig en moeilijk open te breken. Daarbij ontstaat vervolgens de communicatieve uitdaging om aan vergelijkbare bedrijven uit te leggen waarom verschillende soorten eisen worden gesteld.

#### *Havengelden*

Er kan een korting worden gegeven aan reders die gecertificeerde duurzame lading de haven binnen brengen. Mogelijk kunnen bestaande systemen zoals het Green Award systeem voor milieuvriendelijke schepen daarvoor worden uitgebreid. Dit is nu alleen nog maar gericht op de milieuvriendelijkheid van het schip zelf. Belangrijk aandachtspunt is dat per productieketen geanalyseerd moet worden in hoeverre de kortingen effectief zullen zijn, in hoeverre deze kortingen door de rederijen worden doorgegeven aan partijen in de productieketen die producent van de grondstoffen zijn. Alleen in dat geval zal immers daadwerkelijk een verduurzamingsimpuls optreden. Iedere haven kan productstromen selecteren die voor zijn situatie het meest relevant zijn. Wellicht dat een dergelijk systeem door de havens gezamenlijk kan worden opgezet in navolging van het gezamenlijk initiatief voor het stimuleren van schonere schepen dat geresulteerd heeft in de Environmental Shipping Index.

Het is echter de vraag of de WTO toestaat om onderscheid te maken in havengelden - zoals korting voor duurzame goederenstromen - als daar vervolgens door de haven zelf geen andere prestaties voor geleverd worden. Dit zou nader onderzocht moeten worden. Hierbij dienen echter ook andere internationale verplichtingen, die voortkomen uit door Nederland onderschreven internationale milieu- en mensenrechtenverdragen, meegewogen te worden.

#### *Subsidie of prijs*

Een haven kan verduurzaming van productieketens bij de bedrijven op het haventerrein door middel van een subsidieregeling (bijvoorbeeld voor onderzoek) of een prijs (voor het meest innovatieve initiatief) stimuleren. Door een dergelijk initiatief geeft de haven ook een belangrijk signaal af dat verduurzaming van productieketens belangrijk wordt gevonden.

#### *Communicatie*

Een havenbedrijf kan met bedrijven op het haventerrein actief communiceren over de wenselijkheid om productieketens te verduurzamen en samen met deze bedrijven de mogelijkheden identificeren. Door zo'n dialoog te starten ontstaat bewustwording als eerste stap naar gedragsverandering. In dit kader passen bijvoorbeeld ook initiatieven om meer te gaan inzetten op hergebruik van grondstoffen in plaats van alleen aanvoer van primaire grondstoffen.

Een andere concrete stap die het havenbedrijf kan nemen is het monitoren en registreren van duurzaam gecertificeerde grondstoffenstromen en deze cijfers in het jaarverslag en cijfers op te nemen. Hierdoor wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de haven duurzame goederenstromen faciliteert.

#### *Matchmaker*

Voor individuele bedrijven op een haventerrein is het vaak lastig om voor de eigen productieketen duurzaamheidsmaatregelen te nemen. Het havenbedrijf kan met het oog daarop meerdere bedrijven met een vergelijkbare problematiek organiseren (de regie voeren) opdat deze samen verduurzaming van productieketens oppakken. Hierbij valt te denken aan het organiseren van een gezamenlijke inkoop en logistiek van gecertificeerde producten. Een voorbeeld is de wijze waarop Havenbedrijf Rotterdam een initiërende rol vervult binnen het Rotterdam Climate Initiative (RCI) waarbij ook Deltalinqs, een consortium van bedrijven binnen de regio zeehavens Rotterdam, zich heeft aangesloten. RCI heeft als ambitie de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het havengebied in 2025 met 50% te reduceren ten opzichte van 1990. Er wordt vooral naar klimaatrendement binnen de havenregio's zelf en naar het natransport gekeken. Hierbij kan echter nogmaals worden opgemerkt dat de grootste klimaatwinst en duurzaamheidskansen liggen in de bijdragen van de zeehavens in de verduurzaming van de productieketens.

### **3.2 Sphere of influence**

#### *Eisen aan lading*

Er worden momenteel reeds eisen aan de emissies van de schepen zelf gesteld (Environmental Shipping Index en Green Award). Dit geldt echter nog niet voor de lading. Het gebruik van een zwarte lijst voor importeurs van illegaal geproduceerde producten is een optie. Er zou een beleid kunnen worden waarbij importeurs van bijvoorbeeld illegaal geproduceerd hout, IUU-visproducten of andere producten waarbij met grote duurzaamheidsconsequenties lokale regelgeving wordt geschonden, eerst een waarschuwing krijgen als zij op dergelijke handel worden betrapt. Bij een tweede keer mogen zij de haven niet meer gebruiken. Het lijkt wenselijk om het een en ander in beleid vast te leggen en dan om te beginnen met producten waar grote duurzaamheidskwesties spelen. Zo zou het een en ander ook in de huurcontracten met de bedrijven vastgelegd kunnen worden.

Het voorkomen van illegaal geproduceerde producten is overigens primair de taak van de douane. Samenwerking met de douane en andere inspectiediensten is dus noodzakelijk. Tot slot is het wenselijk om een dergelijk beleid in samenwerking met andere Noordwest Europese havens te implementeren. Dit om het probleem van 'free riders' te voorkomen.

#### *Fondsvorming*

Er kan ook gedacht worden aan de vorming van een fonds waaruit duurzaamheidsinitiatieven binnen de productieketen gefinancierd kunnen worden (bijvoorbeeld als promillage van aan specifieke productstromen verbonden havengelden). Dit is vooral een interessante optie voor grondstoffen waarbij verwacht kan worden dat rederijen kortingen op havengelden niet zullen doorgeven aan ketenpartijen die eigenaar worden van de grondstoffen zelf (in dat geval zou een dergelijk kortingssysteem immers waarschijnlijk weinig effectief zijn).

Een belangrijke kans zou kunnen optreden indien de activiteiten die voortvloeien uit dat fonds vooral worden gericht op het verduurzamen en optimaliseren van ontginning en verwerking grondstoffen zodat de toevoer beter gegarandeerd wordt en er voor de haven een interessante business case ontstaat. Een voorbeeld hierbij betreft projecten gericht op de aanplant van schaduwbomen op cacaoplantages. Dit dient zowel de duurzaamheid (o.a. biodiversiteit) als mogelijkheden voor productieverhoging (ook op de lange termijn) en verbetert dus de toevoer van duurzame cacao. Er bestaan al dergelijke fondsen zoals het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB) dat staat voor (stimulering van) innovatie en expertise in de binnenvaart. Specifiek kan ook worden gedacht aan fondsvorming via de klimaatdoelstellingen van havens: bijvoorbeeld financiering van projecten die bijdragen aan bosbehoud en daarmee ook aan CO<sub>2</sub> vastlegging.

### *Investeringsbeleid*

Nederlandse havens participeren soms in havens elders in de wereld. Zo heeft Havenbedrijf Rotterdam overleg gehad met (zee)havenpartijen in Brazilië over uitbreiding en verbetering van bijvoorbeeld de haven van Suape. Hierdoor neemt de invloed van een havenbedrijf op productieketens toe, zoals in dit geval de invloed van het Havenbedrijf Rotterdam op de productieketens soja en ethanol. Bovendien wordt de expertise uit Rotterdam gebruikt voor de handel in soja en ethanol. De vraag is op welke wijze deze toegenomen invloed benut kan worden voor verduurzaming. Nederlandse havens kunnen overwegen om bij dergelijke investeringsbeslissingen de impact van meer havencapaciteit op lokale ecosystemen en mensen mee te nemen. Een verbeterde infrastructuur vormt immers een 'pull factor' met als gevolg dat er meer land in gebruik genomen gaat worden voor de ontginning van de grondstoffen (ten koste van de biodiversiteit, de leefomgeving en lokale landgebruiks- rechten). Hiervoor verwijzen we graag naar Hoofdstuk 1 en de Annexen.

### *Nieuwe certificeringinitiatieven*

De handelingsperspectieven voor havens om productieketens te verduurzamen (en dus ook de ruimte om zich te profileren op duurzaamheid) worden kleiner indien er te weinig of geen (gecertificeerde) duurzame grondstofstromen zijn. Dat speelt bijvoorbeeld bij steenkool, aardolie- en gas en allerlei mineralen en ertsen. De haven kan wellicht samen met het bedrijfsleven, bij voorkeur met andere havens, het initiatief nemen om de discussie over duurzaamheid binnen dit soort grondstoffen van de grond te krijgen. Wellicht zijn er kansen voor samenwerking met het Initiatief Duurzame Handel op dit gebied.

### *Gedragscode*

Bij voorkeur zouden verschillende van de bovenstaande maatregelen door meerdere Noord-West Europese havens (Le Havre, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Bremerhaven, Hamburg) genomen moeten worden. Dit om 'free riders' zoveel mogelijk de wind uit de zeilen te nemen. Daarvoor zouden deze havens een gemeenschappelijke gedragscode kunnen opstellen, bijvoorbeeld vergelijkbaar met de *Equator Principles* van banken. Overigens is het van belang nader te onderzoeken of daarmee geen problemen ontstaan in de sfeer van mededingingsregelgeving.

In Europees verband zijn binnen European Sea Ports Organisation (ESPO) reeds een aantal gedragscodes opgesteld. Deze gedragscodes hebben echter primair betrekking op issues op het haventerrein zelf. Gedragscodes betreffende productieketens zijn in ESPO-verband niet eerder als een belangrijk aandachtspunt geagendeerd. De Nederlandse havens zouden hierin het initiatief kunnen nemen. ESPO ziet wellicht mogelijkheden om dit onderwerp in eerste instantie in het informele overleg van Noordwest Europese havens aan te kaarten. Binnen dit gremium kan voor dit onderwerp draagvlak worden gecreëerd, vooral indien het actief wordt gesteund door Nederlandse havens. Daarna zou het stapsgewijs in breder ESPO-verband uitgewerkt kunnen worden.

## 4. Conclusies en aanbevelingen

Havens doen al veel op het gebied van duurzaamheid. Het accent ligt daarbij in eerste instantie vooral op maatregelen op het haventerrein zelf en op verduurzaming van het natransport. Zij profileren zich daarbij momenteel vooral met klimaatbeleid. Over het algemeen is een mogelijke rol van havens bij verduurzaming van productieketens nog een nieuw en goeddeels onontgonnen terrein. En hier ligt nu een kans, want in productieketens is vaak de meeste duurzaamheidswinst te behalen.

Er is nog geen consensus of havens verantwoordelijkheid kunnen nemen op het gebied van verduurzaming van productieketens. Amsterdam heeft het reeds als specifieke beleidsdoelstelling omarmd, maar nog nauwelijks uitgewerkt in concrete maatregelen. Zeeland Seaports besteedt op ad-hoc basis aandacht aan dit onderwerp, maar staat open voor de gedachte om hierop beleid te gaan formuleren. De positie van Rotterdam dient zich nog uit te kristalliseren. De haven van IJmuiden lijkt vooralsnog afhoudend. Men verwijst naar het feit dat men geen eigenaar worden van de grondstoffen en dat men om die reden geen verantwoordelijkheid zou kunnen dragen binnen de productieketen. De haven van Rotterdam is van mening dat, indien dit onderwerp belangrijk gevonden wordt, dit in eerste instantie vooral door de politiek zelf geadresseerd zou moeten worden. In dit licht valt echter een parallel te trekken met het duurzaamheidsbeleid van banken. Banken worden evenmin eigenaar van producten of grondstoffen, maar hebben in het kader van hun kredietbeleid wel een duurzaamheidsgedragscode ontwikkeld (*Equator Principles*<sup>7</sup>).

Bovendien kan men stellen dat, per saldo, havens ook niet-duurzame productieketens faciliteren en dat zij daarom wel in het licht van MVO een *maatschappelijke* verantwoordelijkheid hebben. Dat geldt vooral omdat zeehavens publieke taken uitvoeren en publieke organen zijn (met uitzondering van IJmuiden). De overheid heeft de publieke verantwoordelijkheid om schending van internationale afspraken met betrekking tot mensenrechten, CITES, milieuverdragen zoals het Biodiversiteitsverdrag tegen te gaan. Nederland is daarmee medeverantwoordelijk voor het voorkomen van schending van deze afspraken en zal zo veel mogelijk haar best moeten doen om doorvoer via de (publieke) havens van producten die op niet-duurzame of zelfs illegale wijze zijn geproduceerd tegen te gaan.

De centrale vraag is dus niet of "Nederland Distributieland" en de Nederlandse zeehavens in het bijzonder *in* de productieketen staan, maar *hoe* ze zich erin plaatsen. Door een prominente rol te nemen in verduurzaming van productieketens bestendigen zeehavens hun rol als potentiële co-regisseur. De vraag die daarbij speelt is wat de business case voor havens zou kunnen zijn om ten aanzien van verduurzaming van productieketens een samenhangend beleid te ontwikkelen. Enerzijds zou een dergelijk beleid kunnen samenhangen met het behouden van een positief imago bij bijvoorbeeld klanten, werknemers, omwonenden en maatschappelijke organisaties. Ook het feit dat duurzame bedrijven waarmee de haven zaken doet vaak betere garanties hebben op continuïteit is als business case aan te merken. Anderzijds kan de snel groeiende internationale strijd om grondstoffen en lading, het juist minder haalbaar maken om eisen te stellen aan het duurzaamheidsgehalte daarvan.

Nederland staat bekend om haar dienstensector. Vooral de dienstensector kan een belangrijk verschil maken in duurzame productieketens. "Nederland Distributieland" en de Nederlandse zeehavens in het bijzonder kunnen een voortrekkersrol binnen

---

<sup>7</sup> [www.equator-principles.com](http://www.equator-principles.com) - De Equator Principles vormen het kader waar binnen banken milieu- en sociale thema's t.a.v. projectfinanciering moeten managen

verduurzaming van productieketens vervullen. Het betreft o.a. het smeden van coalities tussen zeehavens in Nederland - in EU-verband en internationaal en in samenwerking met duurzame bedrijven - en NGO's die nationaal en internationaal opereren. Ook samenwerking met kennis- en adviesorganisaties moet worden gestimuleerd.

In het kader van dit project zijn voor de havens diverse handelingsperspectieven geïdentificeerd om actief een bijdrage te gaan leveren aan verduurzaming van productieketens. Sommige initiatieven zijn direct op te pakken, andere initiatieven zouden nader op haalbaarheid en effectiviteit geanalyseerd moeten worden:

- Monitoren en rapporteren van conventionele en duurzame goederenstromen: de ruimte die havens hebben om maatregelen te nemen om duurzaamheid van productieketens te helpen verhogen wordt mede bepaald door hun taakafbakening ten aanzien van andere instanties, zoals de douane. Om inzichtelijk te maken hoe productieketens zich ontwikkelen zouden de havenbedrijven als eerste stap kunnen bijhouden hoeveel duurzaam geproduceerde goederen in vergelijking tot conventioneel geproduceerde goederen de haven binnen komen en naar buiten gaan. Hierbij valt te denken aan het monitoren en rapporteren van hoeveelheden gecertificeerde producten zoals FSC hout, MSC vis, RSPO palmolie, RTRS soja etc.
- Werkgroep rol havens in verduurzaming van productieketens: samen met duurzame bedrijven en maatschappelijke organisaties zouden havenbedrijven een werkgroep over de rol van havens in verduurzaming van de productieketen kunnen initiëren waarbij de nadruk ligt op het formuleren en operationaliseren van ambitie.
- Duurzaamheidsvoorwaarden stellen aan bedrijven: de havens zouden via hun gronduitgifte en verhuurbeleid duurzaamheidsvoorwaarden kunnen stellen, zoals met betrekking tot terminaloperators. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de verplichting om een minimum percentage duurzame grondstoffen te gebruiken. Hierin ligt gelijk de uitdaging hoe en wie gaat controleren dat bedrijven daadwerkelijk het minimum percentage halen.
- Preferentiële havengelden: er zou voorkeursbeleid gevoerd kunnen worden voor schepen met duurzame goederen door een korting op havengelden of juist een heffing op conventionele goederen. Het is echter nog de vraag of de WTO discriminatie met havengelden toestaat als daar vervolgens door de haven geen andere prestaties voor worden geleverd. Het voldoen aan WTO-regelgeving zou echter niet als iets exclusiefs beschouwd moeten worden. Nederland kan zich niet selectief aan internationale verdragen houden (handel wel en mensenrechten niet). Milieu- en mensenrechten en handelsafspraken zouden integraal geadresseerd moeten worden. Dit zou nader uitgezocht dienen te worden. Wellicht dat de SER ten aanzien van dit onderwerp een advies kan geven.
- Fondsvorming: in navolging van het Duurzaamheid- én Innovatiefonds Haven Amsterdam (DIHA) zou er een speciaal fonds voor het ondersteunen van verduurzaming productieketens. Dit fonds zou kunnen voorzien in de behoefte aan investeringen in ontwikkeling en (betere) handhaving van standaarden en andere concrete flankerende maatregelen.
- Gedragscode voor havens: bij voorkeur zou een actief beleid van havens ten aanzien van productieketens in EU-verband, en waarschijnlijk internationaal, opgepakt moeten worden. Dit, om de effectiviteit van maatregelen te optimaliseren en om 'free riders' de loef af te steken. Voor het operationaliseren van duurzame havens zou er door de (West-)Europese havens gezamenlijk in ESPO-verband opgetrokken kunnen worden om een gedragscode met aandacht voor verduurzaming van haventerreinen en de rol van havens in productieketens te ontwikkelen. Om strategische redenen zou een dergelijk initiatief echter het best gefaseerd opgepakt kunnen worden. De Nederlandse overheid zou in dit proces een rol kunnen spelen door dit idee bij andere EU-lidstaten aan te kaarten. Ook het Initiatief Duurzame Handel (IDH) kan daarbij worden betrokken.

De *Green Deals* geïnitieerd door de Rijksoverheid, waarbij wordt aangestuurd op innovatieve samenwerkingen tussen burgers, bedrijven, (semi-)overheden en maatschappelijke organisaties, bieden een concreet kader om de bovengenoemde initiatieven te ondersteunen. In dit licht is ook het Manifest Bio-based Economy een aangrijpingspunt om verder invulling te geven aan de rol van havens in de verduurzaming van productieketens ten behoeve van een bio-based economy. Ook hierbij is het voor de stabiliteit en betrouwbaarheid van Nederlandse zeehavens van belang om de lange termijn duurzaamheidsdoelstellingen voor ogen te houden en de tussenstappen zo veel mogelijk te operationaliseren.

### Tenslotte

De verschillende financieel-economische en ecologische crises laten zien dat het huidige systeem niet toereikend is en dat "business as usual" geen optie meer is. Er is een verandering nodig in denken over de economie; over productie, consumptie en distributie van schaarse goederen en diensten. *Hoe bereid je als haven voor op een duurzame economie waarin gesloten kringlopen, mensenrechten, efficiëntie van goederen centraal staan?* Een strategie is het stimuleren van verduurzaming binnen productieketens.

De Rijksoverheid laat zien dat het groot vertrouwen heeft dat het bedrijfsleven duurzaamheid en innovatie verder kan brengen. In het nieuwe topsectorenbeleid zijn twee doelen met betrekking tot duurzaamheid gedefinieerd:

- Inventariseren hoe de sectoren verder kunnen verduurzamen;
- Sectoren ondersteunen; de overheid zal dit doen via duurzaam inkopen, duurzame handel en aanbestedingen waarbij innovatieve oplossingen voorop staan.

Logistiek is een van de negen topsectoren (naast voedsel, tuinbouw, high-tech, energie, creatieve industrie, life-sciences, water en chemie) die zijn aangewezen door de overheid. De koplopers in het bedrijfsleven die serieus investeren in duurzaamheid geven aan dat zelfregulering, na de markt, essentieel is maar onvoldoende. Ze bepleiten dat de overheid meer regulerend optreedt t.b.v. duurzaamheid – juist in het belang van een 'level playing field' – om 'free riders de pas af te snijden.

Kortom, het momentum voor verduurzaming van productieketens is *nu*.

Voor Rotterdam, Amsterdam, Zeeland en IJmuiden afzonderlijk, maar wellicht nog meer voor de Nederlandse havenbedrijven en hun logistieke partners gezamenlijk is verduurzaming van productieketens een belangrijke kans om zich internationaal te profileren als "Nederland Duurzaam Distributieland". Zij kunnen daarin leiderschap tonen om in de toekomst een stabiel, leefbaar, ecologisch, sociaal en economisch klimaat te helpen waarborgen. We hebben er alle vertrouwen in dat de havens dit zullen doen en hopen daartoe met dit rapport een paar handreikingen te hebben gedaan.

## **Lijst geïnterviewden**

Pieter van Essen, projectdirecteur haven, Havenbedrijf Rotterdam

Nico van Dooren, Projectmanager Havenvisie 2010, Havenbedrijf Rotterdam

Victor Schoenmakers, Director European & international affairs, Havenbedrijf Rotterdam

Alexandra van Huffelen, Wethouder Duurzaamheid, Binnenstad en Buitenruimte, Rotterdam

Wijnand Schonewille, Business developer massagoed & Scheepvaart

Gerrit van Tongeren, Chairman Deltalinqs

Ernst Menten, Deltalinqs

Hans van der Hart, CEO, Zeeland Seaports

Robbert Trompetter, RO en Milieu, Zeeland Seaports

Marleen van de Kerkhof, Unit manager Marketing & Consultancy, Haven Amsterdam

James Hallworth, commercieel manager bulk logistics, Haven Amsterdam

Peter van de Meerakker, Zeehaven IJmuiden

Inge Lardinois, Head of Unit for Global Affairs, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Evert-Jan Tiktak, Peterson / Control Union

Marc Kleinjan, Accountmanager Havens & Verladers, ProRail

## **Bronnen en referenties**

- "Economische visie op de lange-termijnontwikkeling van Mainport Rotterdam - Op weg naar een Mainport Netwerk Nederland" Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (juni 2009).
- "Naar de Top - het bedrijvenbeleid in actie(s)" Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Ministerie van Financiën, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (13 september 2011).
- "Partituur naar de top" - Adviesrapport van Topteam Logistiek (juni 2011).
- "De grondstoffennotitie" Ministerie van Buitenlandse Zaken en Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (15 juli 2011).
- "Verantwoordelijk voor vrijheid - mensenrechten in het buitenlands beleid" van het Ministerie van Buitenlandse Zaken (5 april 2011).
- "Naar de top: de hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid" Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, Ministerie van Buitenlandse Zaken, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Ministerie van Financiën en Ministerie van Defensie (4 februari 2011).
- "The Equator Principles (june 2006)" op <http://www.equator-principles.com/index.php/about-ep/the-eps> (bezoekt op 24/10/2011).
- Dettmer, H. W. "The logical thinking process: a systems approach to complex problem solving", ASQ Quality Press, 2007, p.97.

**Annex 1: Cacao**

**Annex 2: Vis**

**Annex 3: Palmolie**

**Annex 4: Soja**

**Annex 5: Steenkool**

**Annex 6: Fosfaat**

**Annex 7: De 10 duurzaamheidsprincipes van Haven Amsterdam**