

**MET HANDTEKENING RETOUR**

Mauritskade 64  
1092 AD AMSTERDAM  
[info@advocatesforthefuture.org](mailto:info@advocatesforthefuture.org)

**Havenbedrijf Rotterdam N.V.**

t.a.v. dhr. Ir. B. Siemons, CEO  
Wilhelminakade 909  
3072 AP ROTTERDAM

**IN KOPIE:****Gemeente Rotterdam**

t.a.v. dhr. R. Simons, wethouder Haven  
Postbus 70012  
3000 KP ROTTERDAM

**De Staat der Nederlanden**

Ministerie van Financiën  
t.a.v. dhr. E. Heinen  
Postbus 20201  
2500 EE DEN HAAG

*Tevens verstuurd aan de volgende ministers:*

- Minister van Economische Zaken en Klimaat
- Minister van Klimaat en Groene Groei
- Minister van Buitenlandse Zaken
- Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 12 mei 2026  
Onze ref. 260512\_AftF\_Sommatiebrief

Mr Maikel van Wissen  
Directeur

**Betreft: Sommatie tot aanpassing klimaatbeleid Havenbedrijf Rotterdam N.V.**

Geachte heer Siemons,

Stichting Advocates for the Future ("**Advocates for the Future**") richt zich – namens huidige en toekomstige generaties – tot Havenbedrijf Rotterdam N.V. (het "**Havenbedrijf**") met het volgende.

De fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven leveren een aanzienlijke bijdrage aan de mondiale uitstoot van broeikasgassen. Het Havenbedrijf faciliteert deze activiteiten en draagt daarmee substantieel bij aan gevaarlijke klimaatverandering.

Stichting Advocates for the Future is gevestigd in Amsterdam en ingeschreven in het handelsregister onder nr. 94969124.

Advocates for the Future is een organisatie met een ideële doelstelling, welke is vastgelegd in de statuten die zijn raad te plegen in het handelsregister. De stichting beoogt haar maatschappelijke doelen te verwezenlijken door publiekscampagnes te organiseren en met juridische interventies. Bij de stichting zijn advocaten in dienst die zijn ingeschreven bij de Nederlandse Orde van Advocaten. Meer informatie is beschikbaar via [www.advocatesforthefuture.org](http://www.advocatesforthefuture.org).

Een tijdige en gecontroleerde afbouw van fossiele activiteiten is nodig om de Rotterdamse haven in lijn te brengen met het Klimaatakkoord van Parijs ("**Akkoord van Parijs**").<sup>1</sup> Maar zij is ook nodig om de haven leefbaar, concurrerend en sociaal rechtvaardig te houden: met minder klimaatschade voor jongeren en toekomstige generaties, schonere lucht voor omwonenden, toekomstbestendige banen en minder negatieve impact op de wereld.

De afhankelijkheid van de haven van fossiele grondstoffen is niet alleen schadelijk voor mens, natuur en klimaat. Fossiel is ook eindig. Een haven die haar toekomst serieus neemt, kan niet blijven bouwen op activiteiten waarvan duidelijk is dat zij moeten worden afgebouwd.

Advocates for the Future is ervan overtuigd dat de Rotterdamse haven een sterke positie heeft om de transitie naar een niet-fossiele haven te maken. De haven heeft de kennis, infrastructuur, werknemers en strategische positie om een sleutelrol te spelen in een duurzame wereld. Maar die toekomst ontstaat niet vanzelf. Dat vraagt om keuzes, plannen en regie.

Hoewel het Havenbedrijf zijn bijdrage aan klimaatverandering erkent, ontbreekt een plan om de fossiele activiteiten in de haven af te bouwen en de uitstoot in lijn te brengen met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.

Daarmee handelt het Havenbedrijf in strijd met fundamentele mensenrechten en de op het Havenbedrijf rustende zorgplicht, en dus onrechtmatig. Advocates for the Future sommeert het Havenbedrijf zijn klimaatbeleid aan te passen en de fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven af te bouwen in lijn met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.

Een kopie van deze brief wordt gelijktijdig ter kennisgeving aan de aandeelhouders van het Havenbedrijf – de gemeente Rotterdam en de Nederlandse Staat – verstuurd.

## 1. KERN VAN DEZE BRIEF

1. De Rotterdamse haven is een van de grootste fossiele energie- en industriehubs van Europa. Via de haven worden enorme hoeveelheden olie, kolen en gas ingevoerd, verwerkt en doorgevoerd. De uitstoot van broeikasgassen die samenhangt met deze activiteiten is zeer groot.
2. Volgens onderzoek van CE Delft bedraagt de wereldwijde uitstoot die kan worden gerelateerd aan activiteiten in de Rotterdamse haven circa 604 Mton CO<sub>2</sub>-equivalent ("**CO<sub>2</sub>-eq**") per jaar.<sup>2</sup> Dat komt neer op **50 keer** de gerapporteerde wereldwijde uitstoot van Schiphol<sup>3</sup> of Tata Steel Nederland.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Akkoord van Parijs, 12 december 2015 ([link](#)).

<sup>2</sup> CE Delft, *Analyse klimaatplannen haven van Rotterdam*, oktober 2024, p. 17-18 ([link](#)).

<sup>3</sup> Royal Schiphol Group, *Annual Report 2024*, februari 2025, p. 118 ([link](#)). De gerapporteerde uitstoot van Schiphol was in 2024 11,8 Mton CO<sub>2</sub>-eq.

<sup>4</sup> Tata Steel, *Annual Report & Accounts 2023-2024*, mei 2024, p. 167 ([link](#)). De gerapporteerde uitstoot van Tata Steel Nederland was in boekjaar 23/24 12,6 Mton CO<sub>2</sub>-eq.

3. Als beheerder, exploitant en ontwikkelaar van het havengebied faciliteert het Havenbedrijf deze activiteiten in belangrijke mate. De inzet van het Havenbedrijf is daarom cruciaal voor de klimaattransitie.
4. Het Havenbedrijf erkent dat de activiteiten in de haven bijdragen aan klimaatverandering en dat de gevolgen daarvan wereldwijd fundamentele mensenrechten onder druk zetten.<sup>5</sup> Het Havenbedrijf is al lange tijd bekend met de risico's van klimaatverandering. Tijdens de lancering van het *Rotterdam Climate Initiative* ("RCI") in 2007 heeft het Havenbedrijf zich gecommitteerd aan het substantieel verminderen van de uitstoot die samenhangt met de activiteiten in de haven. Met het RCI stond het Havenbedrijf in voor een proactief klimaatbeleid, niet alleen voor de planeet, maar ook omdat dit in het belang van de haven en Rotterdam is:

*"Klimaatpak is onvermijdelijk maar is ook goed voor Rotterdam: het versterkt de Rotterdamse economie en creëert werkgelegenheid."*<sup>6</sup>
5. In de jaren daarna heeft het Havenbedrijf herhaaldelijk zijn ambitie om koploper in de energietransitie te zijn bevestigd en zich verbonden aan de doelstellingen van het Akkoord van Parijs, waaronder een 55% reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 en klimaatneutraliteit in 2050.<sup>7</sup> En hoewel de haven op velerlei gebieden nieuwe initiatieven ontwikkelt (bijv. CO<sub>2</sub>-opslag, waterstof, biobrandstoffen, etc.), is de uitstoot van de fossiele activiteiten in de haven de afgelopen vijftien jaar onveranderd gebleven.<sup>8</sup>
6. De doelstellingen van het Akkoord van Parijs vereisen dat het gebruik van fossiele brandstoffen in de komende decennia snel en structureel wordt verminderd.<sup>9</sup> Voor een fossiele energiehubs als de Rotterdamse haven betekent dit noodzakelijkerwijs dat fossiele activiteiten geleidelijk, maar zo snel mogelijk, moeten worden afgebouwd.
7. Dit is niet alleen cruciaal voor het klimaat, maar is ook economisch en geopolitiek gezien van belang. Een versnelde transitie levert lagere financiële risico's op dan uitstel,<sup>10</sup> en decarbonisatie biedt kansen voor het Europese concurrentievermogen.<sup>11</sup> Versnelde inzet op hernieuwbare energie vermindert

---

<sup>5</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, maart 2026, p. 206 ([link](#)); Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2024*, maart 2025, p. 254 ([link](#)): "De activiteiten van onze klanten in de Rotterdamse haven gaan gepaard met broeikasgasemissies. CO<sub>2</sub> is een veroorzaker van klimaatverandering, met als indirect gevolg dat wereldwijd verschillende mensenrechten, waaronder het recht op leven, onder druk komen te staan."

<sup>6</sup> RCI, *Tussenbalans: resultaten en kansen*, maart 2010, p. 2.

<sup>7</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2016*, maart 2017, p. 3 ([link](#)); Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2023*, maart 2024, p. 11, 13, 20 ([link](#)); Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2024*, p. 11, 43, 48, 74 ([link](#)); Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan Havenbedrijf Rotterdam*, december 2025, p. 4, 15 ([link](#)); Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 28, 57, 120 ([link](#)).

<sup>8</sup> CE Delft, *Analyse klimaatplannen haven van Rotterdam*, p. 23, 24.

<sup>9</sup> Zie bijv. IPCC, *Climate Change 2023 - Synthesis Report (Summary for Policy Makers)*, 2023, statement C.3 ([link](#)).

<sup>10</sup> T. Emambakhsh e.a., 'Occasional Paper Series. The Road to Paris: stress testing the transition towards a net-zero economy. The energy transition through the lens of the second ECB economy-wide climate stress test', *ECB Occasional Paper 2023/328*, p. 4-5 ([link](#)).

<sup>11</sup> M. Draghi, *The Future of European Competitiveness. Part A - A competitiveness strategy for Europe*, september 2024 ([link](#)); Vgl. ook J.P. Wennink, *De route naar toekomstige welvaart: een sterk Nederland in een relevant Europa*, december 2025, p. 98, 102 ([link](#)).

bovendien risicovolle fossiele afhankelijkheden en versterkt daarmee de Europese leveringszekerheid en strategische autonomie. Dat geldt te meer gelet op de huidige geopolitieke spanningen.<sup>12</sup> Dit is geen nieuw inzicht; in 2009 schreef het RCI, waarvan het Havenbedrijf deel uitmaakte:

*"Rotterdam dankt haar internationale naam en faam als wereldhavenstad met een sterke industrie in belangrijke mate aan fossiele brand- en grondstoffen. Maar deze zijn schaars en eindig, en zullen dus steeds duurder worden. Op termijn kan dit een bedreiging zijn voor Rotterdam als wereldhavenstad en daarmee ook voor de Nederlandse economie."<sup>13</sup>*

8. Advocates for the Future heeft het Havenbedrijf sinds 2024 herhaaldelijk opgeroepen om met een concreet plan voor de afbouw van fossiele activiteiten te komen.<sup>14</sup> Het Havenbedrijf geeft echter te kennen dat een plan voor de afbouw van de fossiele activiteiten in de haven "*niet aan de orde*" is.<sup>15</sup>
9. Het Havenbedrijf beschikt over verschillende instrumenten om de transitie in de haven te sturen, waaronder gronduitgifte, contractvoorwaarden en investeringsbeslissingen. Het Havenbedrijf zet deze instrumenten echter niet, althans onvoldoende, in om fossiele activiteiten daadwerkelijk af te bouwen.
10. Ook in het Klimaattransitieplan dat het Havenbedrijf op 18 december 2025 publiceerde (het "**Klimaattransitieplan**"),<sup>16</sup> wordt niet uitgewerkt hoe de activiteiten in de haven als geheel in overeenstemming worden gebracht met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.
11. Advocates for the Future stelt het Havenbedrijf aansprakelijk voor het niet leveren van zijn passende bijdrage aan het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering, en voor de daarmee samenhangende schending van mensenrechten van huidige en toekomstige generaties.
12. Om deze onrechtmatige situatie te beëindigen en onrechtmatig handelen in de toekomst te voorkomen, eist Advocates for the Future dat het Havenbedrijf zijn klimaatbeleid in lijn brengt met de 1,5°C-doelstelling van het Akkoord van Parijs.<sup>17</sup> Dat betekent in ieder geval dat het Havenbedrijf een plan moet opstellen voor de gecontroleerde, maar snelle afbouw van alle fossiele activiteiten in de haven, met als uiteindelijk doel een volledig klimaatneutrale haven in 2050.

---

<sup>12</sup> Clingendael Institute, Ecologic Institute & Norwegian Institute of International Affairs, *Europe's Selective Blindness on Gas: US LNG and the Limits of Supply Diversification*, januari 2026, p. 13 ([link](#)).

<sup>13</sup> RCI, brochure *Het nieuwe Rotterdam*, juni 2009, p. 3.

<sup>14</sup> Advocates for the Future heeft brieven gestuurd aan het Havenbedrijf Rotterdam op 31 oktober 2024 ([link](#)) en 18 juni 2025 ([link](#)). Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Rotterdam op 28 november 2024 en 15 januari 2026.

<sup>15</sup> Brieven van Havenbedrijf Rotterdam aan Advocates for the Future d.d. 10 februari 2025 ([link](#)) en d.d. 5 september 2025 ([link](#)).

<sup>16</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, december 2025 ([link](#)).

<sup>17</sup> Akkoord van Parijs, artikel 2(a).

13. In deze brief lichten wij dit toe, waarbij achtereenvolgens uiteen wordt gezet dat:
- het Havenbedrijf een zwaarwegende juridische verantwoordelijkheid heeft om het zijne te doen om gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan (hoofdstuk 2);
  - het Havenbedrijf die verantwoordelijkheid te eng interpreteert (hoofdstuk 3);
  - het noodzakelijk is om de fossiele activiteiten in het havengebied af te bouwen (hoofdstuk 4);
  - het Havenbedrijf de middelen heeft om de transitie in de haven te realiseren (hoofdstuk 5);
  - het Havenbedrijf die middelen niet, althans onvoldoende, inzet en daarmee onrechtmatig handelt (hoofdstuk 6).
14. De brief sluit af met een toelichting op de concrete eisen van Advocates for the Future (hoofdstuk 7).

## **2. ZWAARWEGENDE JURIDISCHE VERANTWOORDELIJKHEID HAVENBEDRIJF**

15. Het Havenbedrijf vervult een centrale rol in het beheer en de ontwikkeling van de Rotterdamse haven. Als beheerder van het havengebied bepaalt het Havenbedrijf in belangrijke mate welke (industriële) activiteiten in de haven plaatsvinden en onder welke voorwaarden deze worden uitgevoerd.
16. Het Havenbedrijf draagt een zwaarwegende juridische verantwoordelijkheid om de bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering te beperken. Dit volgt onder meer uit:
- (i) de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf om fundamentele mensenrechten te beschermen;
  - (ii) de positie van het Havenbedrijf als overheidsdeelneming met publieke taken;
  - (iii) de bijzondere verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf als systeemspeler binnen mondiale energie- en industriële ketens;
  - (iv) de omvang van de historische bijdrage van de Rotterdamse haven aan de uitstoot van broeikasgassen; en
  - (v) de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf om rekening te houden met de belangen van toekomstige generaties.

### **2.1. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf om mensenrechten te beschermen**

17. Het verband tussen klimaatverandering en de bedreiging van mensenrechten is onomstreden en wordt internationaal erkend. Al in 2019 overwoog de Hoge Raad in

de *Urgenda*-zaak dat door klimaatverandering het risico bestaat van een ernstige aantasting van het leven en welzijn van ingezetenen van Nederland.<sup>18</sup> In 2024 bevestigde het Europees Hof voor de Rechten van de Mens ("EHRM") dit verband bovendien in het *KlimaSeniorinnen*-arrest.<sup>19</sup>

18. In 2025 benadrukte ook het Internationaal Gerechtshof ("IGH") in de *Advisory Opinion on Obligations of States in Respect of Climate Change* dat klimaatverandering een urgente en existentiële bedreiging voor de mensheid vormt, en dat de aantasting van het klimaatsysteem talrijke mensenrechten schaadt.<sup>20</sup> Het IGH overwoog onder meer:

*"The consequences of climate change are severe and far-reaching; they affect both natural ecosystems and human populations. Rising temperatures are causing the melting of ice sheets and glaciers, leading to sea level rise and threatening coastal communities with unprecedented flooding. Extreme weather events, such as hurricanes, droughts and heatwaves, are becoming more frequent and intense, devastating agriculture, displacing populations and exacerbating water shortages. Furthermore, the disruption of natural habitats is pushing certain species toward extinction and leading to irreversible loss of biodiversity. Human life and health are also at risk, with an increased incidence of heat-related illnesses and the spread of climate-related diseases. These consequences underscore the urgent and existential threat posed by climate change."*<sup>21</sup> (onderstreping toegevoegd)

19. Om de negatieve gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan, benadrukte het IGH dat klimaatbeleid moet zijn gericht op het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 1,5°C.<sup>22</sup> Het beperken van de opwarming tot 1,5°C – en niet tot 2°C – geldt daarmee als uitgangspunt voor effectief klimaatbeleid.
20. De schending van mensenrechten brengt niet alleen een verantwoordelijkheid voor staten met zich mee om gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan, maar ook voor andere actoren die substantieel bijdragen aan klimaatverandering en invloed hebben op activiteiten die tot grote broeikasgasemissies leiden.<sup>23</sup> Dit geldt in het bijzonder voor het Havenbedrijf, dat een centrale, faciliterende rol vervult in de fossiele energie- en industrieketens die via de Rotterdamse haven lopen.

## 2.2. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf als overheidsdeelneming

21. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf wordt verzwaard door zijn positie als overheidsdeelneming. De aandelen van het Havenbedrijf zijn volledig in handen van de gemeente Rotterdam en de Nederlandse Staat.<sup>24</sup> Daarnaast zijn publieke

<sup>18</sup> HR 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006 (*Urgenda/Nederlandse Staat*), r.o. 5.6.2 ([link](#)).

<sup>19</sup> EHRM 9 april 2024, ECLI:CE:ECHR:2024:0409JUD005360020 (*KlimaSeniorinnen*), r.o. 434. Het EHRM benoemt de "(...) scientific, political and judicial recognition of a link between the adverse effects of climate change and the enjoyment of (various aspects of) human rights" ([link](#)).

<sup>20</sup> International Court of Justice ("ICJ"), *Advisory Opinion: Obligations of States in Respect of Climate Change*, 23 juli 2025, par. 73 en 375 ([link](#)).

<sup>21</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 73.

<sup>22</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 224.

<sup>23</sup> Hof Den Haag 12 november 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:2099 (*Milieudefensie/Shell*) ([link](#)).

<sup>24</sup> De gemeente Rotterdam houdt 70,83% van de aandelen en de Nederlandse Staat 29,17%, zie Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 114.

taken aan het Havenbedrijf opgedragen, waaronder de rol van Havenmeester. Het Havenbedrijf vervult daarmee een publieke rol in het beheer en de ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied en in de borging van publieke belangen die met de haven samenhangen.<sup>25</sup>

22. Van overheidsdeelnemingen wordt verwacht dat zij een voorbeeldrol vervullen bij het naleven van internationale normen op het gebied van klimaat, milieu en mensenrechten, zo volgt onder andere uit het deelnemingenbeleid van de Nederlandse Staat en de beleidskaders van de gemeente Rotterdam.<sup>26</sup> Ook wordt benadrukt dat deelnemingen zich ambitieus moeten committeren aan de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.<sup>27</sup>
23. Het Havenbedrijf heeft zichzelf ook aan de doelstellingen van het Akkoord van Parijs gecommiteerd en onderschrijft internationale standaarden zoals de *United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights* ("**UNGP's**") en de *richtlijnen voor multinationale ondernemingen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen* van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling ("**OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen**").<sup>28</sup> Deze standaarden schrijven voor dat ondernemingen maatregelen moeten nemen om de negatieve effecten van hun activiteiten op mensenrechten en milieu zo veel mogelijk te voorkomen of te beperken. Voor overheidsdeelnemingen geldt dat deze "*to the greatest extent possible*" moeten worden geïmplementeerd.<sup>29</sup>
24. Het is dus duidelijk dat de bijzondere positie van het Havenbedrijf als overheidsdeelneming en zijn bijbehorende publieke taken gepaard gaan met vergaande klimaatverplichtingen. Sterker nog, deze nauwe verwevenheid met het publieke domein brengt mee dat de verplichtingen van het Havenbedrijf niet of nauwelijks onderdoen aan de inspanningen die van publieke instellingen en de Staat kunnen worden verwacht.<sup>30</sup> Dit betekent niet alleen dat er een zwaarwegende verplichting op het Havenbedrijf rust om zijn beleid en bedrijfsvoering in lijn te brengen met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs, maar bijvoorbeeld ook dat het de gezaghebbende bevindingen van het IGH over internationale klimaatverplichtingen dient op te volgen.

### 2.3. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf als systeemspeler

25. Het Havenbedrijf vervult ook een bijzondere rol als systeemspeler. De haven van Rotterdam is de grootste haven van Europa. Het Havenbedrijf omschrijft de haven

---

<sup>25</sup> De borging van publieke belangen is zelfs de primaire reden voor het publieke aandeelhouderschap van de Staat en de gemeente Rotterdam, zie o.a.: Ministerie van Financiën, *Nota Deelnemingenbeleid 2022*, p. 5-7 ([link](#)); Gemeente Rotterdam, *Beleidskader verbonden partijen en bestuurlijke relaties 2022-2026*, november 2022, p. 11 ([link](#)).

<sup>26</sup> Vgl. Ministerie van Financiën, *Nota Deelnemingenbeleid 2022*, p. 6 en p. 31; Gemeente Rotterdam, *Beleidskader verbonden partijen en bestuurlijke relaties 2022-2026*, p. 9.

<sup>27</sup> Ministerie van Financiën, *Nota Deelnemingenbeleid 2022*, p. 32.

<sup>28</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2024*, p. 107, 248; Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 87, 99. Zie ook: Havenbedrijf Rotterdam, *Bedrijfscode Havenbedrijf Rotterdam*, april 2024, p. 5 ([link](#)).

<sup>29</sup> OECD, *Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises*, 2024, p. 76 ([link](#)).

<sup>30</sup> Vgl. o.a. het gezaghebbende en door het Havenbedrijf onderschreven United Nations Global Compact ("**UNGC**") 'Principle Two: Human Rights', [unglobalcompact.org](https://unglobalcompact.org): "State-owned enterprises should be aware that because they are part of the state, they may have direct responsibilities under international human rights law".

als de "toegangspoort tot Nederland en Europa" en als de "ruggengraat van de Europese handel en industrie".<sup>31</sup>

26. Het Havenbedrijf heeft een centrale rol in mondiale energie- en industriële ketens. Een groot deel van deze activiteiten vindt plaats op gronden die door het Havenbedrijf worden beheerd en uitgegeven. Door deze gronden beschikbaar te stellen en de noodzakelijke infrastructuur te ontwikkelen en beheren, bepaalt het Havenbedrijf in belangrijke mate welke activiteiten in het havengebied plaatsvinden, en onder welke voorwaarden.
27. Juist vanwege deze invloedrijke positie rust op het Havenbedrijf des te meer de verantwoordelijkheid om de energietransitie actief vorm te geven en de activiteiten in het havengebied geleidelijk in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.

#### **2.4. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf in het licht van historische uitstoot**

28. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf wordt verder verzwaaard door de omvang en duur van de historische bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering.
29. Uit het Akkoord van Parijs volgt dat (de omvang van) klimaatverplichtingen mede worden bepaald door de historische bijdrage aan klimaatverandering en de beschikbaarheid van middelen om hier iets aan te doen.<sup>32</sup> Het IGH bevestigde dat deze factoren relevant zijn bij het bepalen van de omvang van klimaatverplichtingen:

*"In the view of the Court, the principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities reflects the need to distribute equitably the burdens of the obligations in respect of climate change, taking into account, inter alia, States' historical and current contributions to cumulative GHG emissions, and their different current capabilities and national circumstances, including their economic and social development. The principle of common but differentiated responsibilities and respective capabilities thus acknowledges, on the one hand, the historical responsibility of certain States and, on the other, that the measures which can be expected from all States with respect to addressing climate change are not the same."<sup>33</sup> (onderstreping toegevoegd)*

30. Dit principe geldt niet alleen voor staten, maar ook voor andere actoren. Zo overwoog het Hof Den Haag in *Milieudefensie/Shell*:

*"Van Shell kan meer worden verwacht dan van de meeste andere ondernemingen, aangezien Shell al meer dan honderd jaar een*

---

<sup>31</sup> Havenbedrijf Rotterdam, 'Deepsea en feeder', [portofrotterdam.com](http://portofrotterdam.com) (link).

<sup>32</sup> Akkoord van Parijs, preambule.

<sup>33</sup> ICJ, *Advisory Opinion* par. 148.

*belangrijke speler is op de markt van fossiele brandstoffen en zij op die markt ook nu een prominente positie inneemt".*<sup>34</sup>

31. Al decennia worden via de Rotterdamse haven grote hoeveelheden fossiele grondstoffen ingevoerd, verwerkt en doorgevoerd naar andere delen van Europa en de wereld. De emissies die samenhangen met deze activiteiten hebben gedurende lange tijd substantieel bijgedragen aan de uitstoot van broeikasgassen en daarmee aan klimaatverandering. Tegelijk heeft het Havenbedrijf aanzienlijke invloed op de aard en omvang van de activiteiten die in de haven plaatsvinden.

## **2.5. De verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf om rekening te houden met de belangen van jongeren en toekomstige generaties**

32. Kenmerkend voor de klimaatcrisis is dat jongeren en toekomstige generaties een steeds zwaardere last (zullen) dragen van de gevolgen van huidige tekortkomingen bij de bestrijding van klimaatverandering, terwijl zij geen stem hebben in de besluitvorming van vandaag.<sup>35</sup>

33. Dit staat haaks op het beginsel van intergenerationele rechtvaardigheid, dat door het IGH wordt omschreven als "[...] *an expression of the idea that present generations are trustees of humanity tasked with preserving dignified living conditions and transmitting them to future generations.*"<sup>36</sup> Het IGH noemt de relevantie van dit beginsel voor klimaatverplichtingen "*undisputable*".<sup>37</sup>

34. Het beginsel wordt onder meer expliciet genoemd in het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake Klimaatverandering (het "**VN-Klimaatverdrag**")<sup>38</sup> en het Akkoord van Parijs,<sup>39</sup> en is ook sterk verankerd in het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak in besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden (het "**Verdrag van Aarhus**"):

*"[...] every person has the right to live in an environment adequate to his or her health and well-being, and the duty, both individually and in association with others, to protect and improve the environment for the benefit of present and future generations."*<sup>40</sup>  
(onderstreping toegevoegd)

35. Op het Havenbedrijf rust dus de verantwoordelijkheid om in zijn klimaatbeleid rekening te houden met de belangen van jongeren en toekomstige generaties die geen stem hebben in zijn besluitvorming. Het bedrijf dient de langetermijngevolgen van zijn handelen mee te wegen in zijn beleid.<sup>41</sup> Het moet zich zo veel mogelijk inspannen om de bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering te beperken, om zo geen onevenredige last bij toekomstige generaties neer te leggen.

<sup>34</sup> Hof Den Haag 12 november 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:2099 (*Milieudefensie/Shell*), r.o. 7.55.

<sup>35</sup> Vgl. EHRM 9 april 2024, ECLI:CE:ECHR:2024:0409JUD005360020 (*KlimaSeniorinnen*), r.o. 420.

<sup>36</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 156.

<sup>37</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 155.

<sup>38</sup> VN-Klimaatverdrag, preambule en art. 3 lid 1 ([link](#)).

<sup>39</sup> Akkoord van Parijs, preambule.

<sup>40</sup> UNECE Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-making and Access to Justice in Environmental Matters, 25 juni 1998, preambule ([link](#)).

<sup>41</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 157.

### 3. HAVENBEDRIJF INTERPRETEERT ZIJN VERANTWOORDELIJKHEID TE ENG

36. Tussen partijen bestaat geen verschil van inzicht over het feit *dat* het Havenbedrijf een juridische verantwoordelijkheid draagt voor het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering.<sup>42</sup> Het Havenbedrijf erkent immers zelf dat de activiteiten in de Rotterdamse haven gepaard gaan met aanzienlijke broeikasgasemissies en dat de haven een belangrijke rol speelt in de energietransitie.<sup>43</sup>

37. Het geschil betreft daarom niet de vraag óf het Havenbedrijf een verantwoordelijkheid draagt, maar hoe ver deze verantwoordelijkheid reikt.

#### 3.1. Verantwoordelijkheid strekt zich uit tot alle fossiele activiteiten in de haven

38. Advocates for the Future stelt zich op het standpunt dat de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf niet beperkt is tot de directe uitstoot van het Havenbedrijf en het Haven Industrieel Complex, maar zich uitstrekt tot alle fossiele activiteiten die het Havenbedrijf in de Rotterdamse haven faciliteert en mogelijk maakt (inclusief de daaraan gerelateerde emissies, ook wel "**gefaciliteerde uitstoot**"<sup>44</sup>).

39. Het Havenbedrijf stelt daarentegen dat zijn verantwoordelijkheid in hoofdzaak is beperkt tot de directe emissies van bedrijven in de haven (d.w.z. de "scope 1" uitstoot van die bedrijven). Het Havenbedrijf verschuilt zich daarmee achter emissiecategorieën. Die benadering miskent de aard van de rol die het Havenbedrijf vervult.

40. Voor de beoordeling van de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf is niet doorslaggevend hoe emissies boekhoudkundig worden geclassificeerd, bijvoorbeeld als scope 1, 2 of 3 of waar de uitstoot van broeikasgassen precies plaatsvindt. Evenmin is doorslaggevend of het Havenbedrijf de emissies zelf direct veroorzaakt. Van belang is of het Havenbedrijf activiteiten faciliteert die tot emissies leiden.

41. Bedrijven vestigen zich op het haventerrein op basis van gronduitgifte door het Havenbedrijf en maken gebruik van infrastructuur en voorzieningen die door het Havenbedrijf worden ontwikkeld en beheerd. Het Havenbedrijf erkent dat de wereldwijde emissies die worden veroorzaakt door de fossiele activiteiten in de haven "*verbonden zijn aan onze rol in mondiale logistieke en industriële ketens*" en dat ook de emissies *buiten de haven* bij eindgebruikers het gevolg zijn van fossiele activiteiten in het "*beheergebied*" van het Havenbedrijf.<sup>45</sup> Met zijn werkzaamheden maakt het Havenbedrijf de fossiele activiteiten in het havengebied dus mogelijk. Daarmee heeft het Havenbedrijf een verantwoordelijkheid om de negatieve effecten van deze activiteiten te beperken.

42. Internationale normen bevestigen dit uitgangspunt. Uit de UNGP's vloeit voort dat ondernemingen maatregelen moeten nemen ten aanzien van "*all their actual and*

<sup>42</sup> Zie bijv. Brief Havenbedrijf Rotterdam aan Advocates for the Future d.d. 10 februari 2025, p. 1 ([link](#)).

<sup>43</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 55; Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2024*, p. 224.

<sup>44</sup> De gefaciliteerde uitstoot van de haven van Rotterdam is de wereldwijde (keten)uitstoot van de activiteiten die plaatsvinden *in* de Rotterdamse haven. Dat omvat de uitstoot bij winning, productie, transport en eindgebruik van de olie, kolen en gas die in de haven worden aan-, door- of afgevoerd (zoals berekend door CE Delft).

<sup>45</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 13, 20.

*potential climate change-related impacts on human rights and the environment.*"<sup>46</sup> Ook de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen maken duidelijk dat ondernemingen niet alleen verantwoordelijk zijn voor schade die zij zelf veroorzaken, maar ook voor schade waaraan zij bijdragen of die zij faciliteren.<sup>47</sup>

43. Het deelnemingenbeleid van de Rijksoverheid bepaalt bovendien dat het Havenbedrijf zijn verantwoordelijkheid moet nemen voor mensen, maatschappij en milieu "voor zover deze worden beïnvloed door de activiteiten van de deelneming."<sup>48</sup> Beslissend voor de reikwijdte van de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf is dus de daadwerkelijke impact van de activiteiten die het Havenbedrijf faciliteert op mens en klimaat.

### 3.2. Verplichting om negatieve effecten te voorkomen

44. Tegen deze achtergrond is het Havenbedrijf verplicht alle maatregelen te nemen die binnen zijn macht liggen om de negatieve effecten van de door hem gefaciliteerde vervuilende activiteiten in de haven te beëindigen, dan wel zo veel mogelijk te beperken.
45. Dit geldt eens te meer in het licht van de recente bevindingen van het IGH over internationale klimaatverplichtingen. Klimaatverandering is een existentieel probleem van wereldwijde omvang dat alle vormen van leven en de gezondheid van onze planeet bedreigt.<sup>49</sup> Er is volgens het IGH dan ook sprake van een "stringent" juridische maatstaf bij het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering en het nemen van mitigatiemaatregelen.<sup>50</sup> Voor het Havenbedrijf betekent dit onder meer dat het "all the means at its disposal" dient aan te wenden om zijn passende bijdrage te leveren aan de emissiereductie die nodig is voor het behalen van de 1,5°C-doelstelling uit het Akkoord van Parijs.<sup>51</sup> Op het Havenbedrijf rust bovendien de plicht om schade aan het mondiale klimaatsysteem te voorkomen, welke plicht jegens *eenieder* geldt.<sup>52</sup> Dit betekent dus ook dat het niet relevant is *waar* de negatieve effecten (de CO<sub>2</sub>-emissies) zich feitelijk voordoen.
46. Laat het Havenbedrijf na om dergelijke maatregelen te nemen, dan handelt het in strijd met fundamentele mensenrechten en de op het Havenbedrijf rustende zorgplicht in de zin van artikel 6:162 lid 2 BW.

---

<sup>46</sup> United Nations Working Group Business and Human Rights, *Information Note on Climate Change and the Guiding Principles on Business and Human Rights*, juni 2023, par. 17 onder b ([link](#)).

<sup>47</sup> OECD, *OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen 2024*, par. 68 ([link](#)). Vgl. ook: UNGC, 'Principle Two: Human Rights', [unglobalcompact.org](#) ([link](#)). Hierin wordt verduidelijkt dat van "complicity" aan mensenrechtenschendingen ook sprake is als een onderneming die schendingen faciliteert.

<sup>48</sup> Ministerie van Financiën, *Nota Deelnemingenbeleid 2022*, p. 31. Zie ook: Gemeente Rotterdam, *Beleidskader verbonden partijen en bestuurlijke relaties 2022-2026*, p. 9.

<sup>49</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 456.

<sup>50</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, o.a. par. 138 en par. 254.

<sup>51</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, zie o.a. par. 229, 270, 281 en 457.

<sup>52</sup> ICJ, *Advisory Opinion*, par. 134, 139 en 440.

#### 4. AFBOUW VAN FOSSIELE ACTIVITEITEN IS NOODZAKELIJK

47. Het Havenbedrijf stelt dat een afbouw van fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven "*niet aan de orde*" is.<sup>53</sup> Daarmee kiest het Havenbedrijf voor het in stand houden van fossiele activiteiten die een substantiële bijdrage leveren aan klimaatverandering. Dat standpunt is onverenigbaar met de wetenschappelijke consensus dat gevaarlijke klimaatverandering alleen kan worden voorkomen door een structurele afbouw van fossiele brandstoffen.

##### 4.1. Afbouw van fossiel is essentieel om de 1,5°C-doelstelling te behalen

48. Volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change ("IPCC") is het beperken van de opwarming van de aarde tot maximaal 1,5°C alleen mogelijk als het gebruik van fossiele brandstoffen structureel en versneld wordt afgebouwd.<sup>54</sup> Het IPCC waarschuwt bovendien dat de emissies die samenhangen met bestaande fossiele infrastructuur reeds een aanzienlijk deel van het resterende mondiale "*carbon budget*" opsouperen.<sup>55</sup> Het in stand houden van bestaande fossiele infrastructuur, zoals het Havenbedrijf nog steeds beoogt, is hiermee niet in lijn.

49. Het VN-expert rapport over "*net zero commitments*" benadrukt dat actoren die zich committeren aan klimaatneutraliteit dit alleen kunnen realiseren door fossiele activiteiten af te bouwen en uiteindelijk te beëindigen: "*All net zero pledges should include specific targets aimed at ending the use of and/or support for fossil fuels.*"<sup>56</sup>

50. Deze afbouw moet bovendien onmiddellijk in gang worden gezet. Het IPCC benadrukt dat het huidige decennium (2020-2030)<sup>57</sup> beslissend is voor het beperken van de opwarming van de aarde en dat het venster om een leefbare en duurzame toekomst veilig te stellen snel kleiner wordt.<sup>58</sup>

##### 4.2. Ook de haven van Rotterdam moet zo snel mogelijk afbouwen

51. Het voorgaande geldt temeer voor een fossiel knooppunt als de haven van Rotterdam. Klimaatneutraliteit in 2050 is simpelweg niet mogelijk zonder een afbouw van de fossiele activiteiten in de haven. Dat erkent het Havenbedrijf ook in zijn Klimaattransitieplan, waarin het bedrijf een visie voor 2050 schetst: "*aardolieraffinage verdwijnt grotendeels*", "*olie-import en doorvoer van fossiele*

---

<sup>53</sup> Brieven van Havenbedrijf Rotterdam aan Advocates for the Future d.d. 10 februari 2025 ([link](#)) en d.d. 5 september 2025 ([link](#)).

<sup>54</sup> IPCC, *Special Report - Global Warming of 1.5°C (Technical Summary)*, 2019, p. 27-46 ([link](#)).

<sup>55</sup> IPCC, *Climate Change 2023 - Synthesis Report (Summary for Policy Makers)*, 2023, statement B.5.

<sup>56</sup> United Nations' High-Level Expert Group on the Net Zero Emissions Commitments of Non-State Entities, *Integrity Matters: Net Zero Commitments by Businesses, Financial Institutions, Cities and Regions*, 2022, p. 23, ([link](#)). Dit is tevens onderschreven tijdens COP 27, zie: UNFCCC, *Report of the Conference of the Parties, COP 27, Decision 1/CMA.4: Sharm el-Sheikh Implementation Plan*, 17 March 2023, para. 92, ([link](#)). Zie verder ook: United Nations Working Group Business and Human Rights, *Information Note*, par. 19 onder b; Hof Den Haag 12 november 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:2099 (*Milieudefensie/Shell*), r.o. 7.61.

<sup>57</sup> UNFCCC, *Report of the Conference of the Parties, COP 28, Decision 1/CMA.5: Outcome of the first global stocktake*, 15 maart 2025, para. 28(d): "*Transitioning away from fossil fuels in energy systems, in a just, orderly and equitable manner, accelerating action in this critical decade, so as to achieve net zero by 2050 in keeping with the science*" ([link](#)).

<sup>58</sup> IPCC, *Climate Change 2023 - Synthesis Report (Summary for Policy Makers)*, 2023, statement B.5 en C.1; ICJ, *Advisory Opinion*, par. 87. Zie bijv. ook: UNFCCC, *Report of the Conference of the Parties, COP 28, Decision 1/CMA.5: Outcome of the first global stocktake*, 15 maart 2025, par. 15, 16 en 28.

producten blijven beperkt", en "er heeft een afbouw van productie op basis van fossiele grondstoffen plaatsgevonden".<sup>59</sup>

52. Dit wordt ook onderschreven in het Nederlandse havenbeleid:

*"Verduurzaming in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs vraagt om schonere energiedragers zoals (bio-)LNG, waterstof en biomassa. Op termijn kan de energietransitie betekenen dat raffinage van olie of benzine- en kolenoverslag in havens grotendeels of geheel verdwijnen, terwijl chemische productieprocessen substantieel zullen moeten verduurzamen."<sup>60</sup> (onderstreping toegevoegd)*

53. Niettemin voert het Havenbedrijf geen beleid dat daadwerkelijk is gericht op het realiseren van deze afbouw. Het Havenbedrijf blijft fossiele activiteiten faciliteren die onverenigbaar zijn met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.

54. Deze passiviteit is niet alleen in strijd met de klimaatverplichtingen die op het Havenbedrijf rusten, maar staat ook haaks op het langetermijnbelang van de haven en haar stakeholders (waaronder volgens schatting van het Havenbedrijf 182.000 arbeidsplaatsen<sup>61</sup>). Een tijdige en gecontroleerde afbouw van fossiele activiteiten is noodzakelijk om de haven economisch toekomstbestendig te maken en om te voorkomen dat de haven op een later moment wordt geconfronteerd met hoge transitiekosten, verloren investeringen en economische schade.<sup>62</sup> Dit is ook van belang voor de leveringszekerheid en strategische autonomie van Europa doordat de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen afneemt.

55. Een tijdige en gecontroleerde afbouw van fossiele activiteiten – gecombineerd met de ontwikkeling van duurzame activiteiten – biedt de beste waarborg voor een economisch en ecologisch duurzame toekomst van de Rotterdamse haven.<sup>63</sup>

#### 4.3. Opbouw is geen alternatief voor afbouw

56. Het Havenbedrijf stelt dat het sterk inzet op de **opbouw** van nieuwe duurzame activiteiten (waterstof, biobrandstoffen, walstroom) en **ombouw** van bestaande activiteiten.<sup>64</sup>

57. Het Havenbedrijf miskent echter dat deze inspanningen op zichzelf niet tot de benodigde emissiereducties leiden zolang fossiele activiteiten in de haven onverminderd blijven voortbestaan. De Wetenschappelijke Klimaatraad ("WKR") bevestigt dit: *"Incrementele verduurzaming kan forse emissiereducties opleveren, maar leidt op zichzelf niet tot klimaatneutraliteit of onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen."*<sup>65</sup>

<sup>59</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 10.

<sup>60</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, *Havennota 2020-2030*, november 2020, p. 18 ([link](#)).

<sup>61</sup> Havenbedrijf Rotterdam, 'Feiten en cijfers', [portofrotterdam.com](https://portofrotterdam.com) ([link](#)).

<sup>62</sup> Vgl. J.P. Wennink, *De route naar toekomstige welvaart: een sterk Nederland in een relevant Europa*, p. 98, 102.

<sup>63</sup> Vgl. J.P. Wennink, *De route naar toekomstige welvaart: een sterk Nederland in een relevant Europa*, p. 98.

<sup>64</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*; Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 36.

<sup>65</sup> WKR, *Adviesrapport - Kiezen of verliezen. Naar een industrie die past in een toekomstbestendig Nederland* januari 2026, p. 19 ([link](#)).

58. De WKR benadrukt dat industriële transformatie bestaat uit opbouw, ombouw **en afbouw**.<sup>66</sup> Dat wordt ook bevestigd in het NOVEX-rapport over ruimtegebrek in de Rotterdamse haven, waarin uitdrukkelijk wordt gesteld dat "[b]ij een coherente transitie vindt zoveel mogelijk gelijktijdige opbouw, ombouw en afbouw plaats."<sup>67</sup>
59. Sterker nog: tijdige afbouw is een randvoorwaarde voor het slagen van de opbouw van nieuwe activiteiten. Momenteel wordt een aanzienlijk deel van de ruimte in de haven ingenomen door de fossiele industrie. Het voornoemde NOVEX-rapport signaleert dat "[d]e ruimte die nu nog voor olieopslag en -raffinage wordt gebruikt is mogelijke transitieruimte voor het energiesysteem van de toekomst."<sup>68</sup> Zonder duidelijke en tijdige afspraken over afbouw komt deze ruimte – mede gelet op de lange looptijden van contracten met de fossiele industrie – voor opbouw niet op tijd beschikbaar, en mogelijk zelfs na 2050. Het NOVEX-rapport waarschuwt dat dit een "issue [is] voor de opbouw van een nieuw cluster voor 2050" en benadrukt dat "[a]fwachten en de komende jaren kijken welk scenario waarheid wordt is niet raadzaam en kan zelfs zeer schadelijk zijn voor de transitie."<sup>69</sup>
60. Zonder tijdige afbouw blijft de benodigde ruimte bezet en komt de opbouw van een toekomstbestendige haven structureel in het gedrang.

#### 4.4. Afbouw is een effectieve maatregel om emissiereductie te bewerkstelligen

61. Het Havenbedrijf stelt verder dat de afbouw van fossiele productie kan leiden tot emissieverplaatsing, waarbij emissies zich verplaatsen naar andere regio's.<sup>70</sup>
62. Dat betoog gaat voorbij aan de kern van de eisen van Advocates for the Future. Van het Havenbedrijf wordt niet verlangd dat fossiele activiteiten van de ene op de andere dag worden beëindigd. Van het Havenbedrijf wordt verlangd dat het, binnen zijn eigen invloedssfeer en met gebruikmaking van zijn positie als beheerder en exploitant van het havengebied, een transitieplan ontwikkelt voor de gecontroleerde afbouw van fossiele activiteiten. Dat transitieplan moet gericht zijn op de afbouw van fossiele activiteiten, maar ook op het ruimte geven aan de opbouw van klimaatneutrale alternatieven en ombouw van bestaande activiteiten.
63. Juist het ontbreken van sturing van de transitie houdt de haven afhankelijk van fossiel, stuurt investeringen richting fossiele infrastructuur en vertraagt de noodzakelijke omschakeling naar hernieuwbare activiteiten. Een gecontroleerde afbouwstrategie leidt dan ook niet tot extra problemen, maar is juist onderdeel van de oplossing.
64. Daarbij is van belang dat het Havenbedrijf zelf erkent dat het belang van fossiele stromen in de haven structureel zal afnemen. Het Havenbedrijf heeft vier toekomstscenario's ontwikkeld, waarin rekening wordt gehouden met uiteenlopende geopolitieke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. In

---

<sup>66</sup> WKR, *Adviesrapport - Kiezen of verliezen. Naar een industrie die past in een toekomstbestendig Nederland*, p. 29.

<sup>67</sup> NOVEX Rotterdamse havengebied, *Ruimtegebruik en ruimtegebrek in de Rotterdamse haven*, juni 2025, p. 7 ([link](#)).

<sup>68</sup> NOVEX Rotterdamse havengebied, *Ruimtegebruik en ruimtegebrek in de Rotterdamse haven*, p. 36.

<sup>69</sup> NOVEX Rotterdamse havengebied, *Ruimtegebruik en ruimtegebrek in de Rotterdamse haven*, p. 42, 65.

<sup>70</sup> Brief Havenbedrijf Rotterdam aan Advocates for the Future d.d. 5 september 2025 ([link](#)).

elk van deze scenario's neemt de vraag naar fossiele stromen af en worden deze vervangen door hernieuwbare energiestromen:

*"In elk scenario neemt het aandeel containerlading toe en zijn fossiele stromen voor een aanzienlijk deel (en mogelijk geheel) vervangen door hernieuwbare alternatieven. [...] Olie en olieproducten nemen in de scenario's met 75 tot 100% af. De sterkste groei zit in hernieuwbaar nat massagoed, vooral waterstof(dragers) die olie(producten) vervangen."*<sup>71</sup>

65. Ook stelt het Havenbedrijf:

*"Volume natte bulk neemt in alle scenario's af; mate waarin afhankelijk van substitutie naar hernieuwbare stromen en tempo energietransitie."*<sup>72</sup>

66. De afname van fossiele stromen is daarmee, ook volgens het Havenbedrijf, onvermijdelijk en gaat gepaard met de opkomst van hernieuwbare alternatieven. De vraag is dus niet óf deze transitie plaatsvindt, maar of zij tijdig, ordelijk en in lijn met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs plaatsvindt. Juist op dat punt schiet het Havenbedrijf tekort. Het Havenbedrijf erkent dat fossiele stromen zullen opdrogen, maar verbindt daaraan geen toereikend transitieplan met concrete, controleerbare en afdwingbare maatregelen.

67. Daarbij komt dat de Rotterdamse haven geen willekeurige locatie is waar fossiele activiteiten zonder meer één-op-één door activiteiten elders (kunnen) worden vervangen. De haven is een geconcentreerd energie- en industriecluster met een unieke infrastructuur, gespecialiseerde ondernemingen, pijpleidingen, terminals, raffinaderijen, chemische installaties en logistieke verbindingen. Die concentratie maakt ook dat emissieverplaatsing geen gegeven is en dat Rotterdam juist goed gepositioneerd is om een leidende rol in de transitie te nemen.<sup>73</sup>

68. Deze unieke positie geeft het Havenbedrijf ook invloed op de richting en het tempo van de transitie. Het Havenbedrijf noemt zichzelf een "*cruciale schakel en versneller*" in de transitie.<sup>74</sup> Die positie brengt verantwoordelijkheid mee: het Havenbedrijf moet actief sturen op een snelle, gecontroleerde transitie. Bedrijven in de haven maken zelf plannen voor de energietransitie. Duidelijkheid over een juridisch geborgd transitiepad ondersteunt die plannen, voorkomt nieuwe *lock-in* en maakt investeringen in klimaatneutrale activiteiten mogelijk. Een transitie in de Rotterdamse haven kan daarmee niet alleen de uitstoot van de haven zelf verminderen, maar ook richting geven aan de bredere afbouw van fossiele ketens en de transitie naar een klimaatneutrale economie.

<sup>71</sup> Havenbedrijf Rotterdam en Gemeente Rotterdam, *Havenvisie Rotterdam 2050*, december 2025, p. 27 ([link](#)).

<sup>72</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Toekomstscenario's 2050*, p. 6, september 2022 ([link](#)).

<sup>73</sup> A. Gianoli & F. Bravo, 'Carbon Tax, Carbon Leakage and the Theory of Induced Innovation in the Decarbonisation of Industrial Processes: The Case of the Port of Rotterdam', *Sustainability* 2020/12, 7667 ([link](#)).

<sup>74</sup> Ministerie van BZK, Ministerie van I&W, Ministerie van EZK, Ministerie van LNV, Provincie Zuid-Holland, Gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en DCMR, *Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied: samenwerken aan de toekomst van het Rotterdamse havengebied*, december 2023, p. 62 ([link](#)).

## 5. HET HAVENBEDRIJF KAN AFBOUW REALISEREN

69. De afbouw van fossiele activiteiten in de Rotterdamse haven is niet alleen noodzakelijk, maar ook uitvoerbaar. Het Havenbedrijf suggereert ten onrechte dat deze afbouw buiten zijn macht ligt en dat de verantwoordelijkheid daarvoor primair bij de overheid en private bedrijven zou liggen.
70. Daarmee miskent het Havenbedrijf zijn eigen zware verantwoordelijkheid. Het Havenbedrijf beschikt over aanzienlijke invloed op de aard en omvang van de activiteiten die in het havengebied plaatsvinden.

### 5.1. Het Havenbedrijf beschikt over verschillende instrumenten

71. Het Havenbedrijf beschikt over verschillende instrumenten om de afbouw van fossiele activiteiten in gang te zetten. Dit blijkt uit het Klimaattransitieplan van het Havenbedrijf zelf:
- **Gronduitgifte:** het Havenbedrijf bepaalt welke bedrijven zich in het havengebied kunnen vestigen. Daarbij kan het voorwaarden stellen aan het gebruik van deze gronden en aan de activiteiten die daarop plaatsvinden.
  - **Contractuele relaties:** in zijn commerciële contracten kan het Havenbedrijf voorwaarden stellen aan de activiteiten van zijn klanten.
  - **Infrastructuurontwikkeling en investeringsbeslissingen:** als ontwikkelaar van het havengebied beslist het Havenbedrijf over de aanleg van terminals, infrastructuur en logistieke voorzieningen. Deze investeringsbeslissingen bepalen in belangrijke mate welke economische activiteiten zich in de haven kunnen ontwikkelen.
  - **Tariefstructuren en financiële prikkels:** hiermee kan het Havenbedrijf het gedrag van bedrijven beïnvloeden.<sup>75</sup>
72. Deze instrumenten maken duidelijk dat het Havenbedrijf een doorslaggevende invloed heeft op de ontwikkeling van het havengebied en op de activiteiten die daar plaatsvinden.

### 5.2. Het Havenbedrijf gebruikt deze instrumenten al voor klimaatbeleid

73. Het Havenbedrijf gebruikt deze instrumenten al om bepaalde vormen van verduurzaming te stimuleren. Zo blijkt uit het Klimaattransitieplan dat klimaatoverwegingen worden betrokken bij de toelating van nieuwe klanten:

*"Voor nieuwe gronduitgiften geldt het uitgangspunt 'CO<sub>2</sub>-neutraal, tenzij'. Dit betekent dat nieuwe klanten hun terrein in principe vanaf het eerste gebruik CO<sub>2</sub>-neutraal exploiteren (t.a.v. hun scope 1 & 2-emissies)."*<sup>76</sup>

<sup>75</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 7.

<sup>76</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 15.

74. Daarnaast maakt het Havenbedrijf met bestaande klanten klimaatafspraken, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen grote industriële klanten en andere bestaande klanten. Met grote industriële klanten heeft het Havenbedrijf langdurige overeenkomsten en maakt het, waar mogelijk, maatwerkafspraken gericht op de reductie van scope 1 en 2 uitstoot. Met andere bestaande klanten maakt het Havenbedrijf duurzaamheidsafspraken bij tussentijdse contractmomenten, wederom gericht op scope 1 en 2 uitstoot.<sup>77</sup>
75. Ook hanteert het Havenbedrijf financiële prikkels om verduurzaming te stimuleren. Zo verleent het Havenbedrijf kortingen op leasecontracten wanneer klanten investeren in verduurzaming of klimaatneutraal opereren. Daarnaast worden kortingen verleend aan schepen met een zogenoemd "*Green Certificate*".<sup>78</sup>

### 5.3. Het Havenbedrijf zet instrumenten onvoldoende in

76. Het probleem is dus niet dat het Havenbedrijf niet over de benodigde instrumenten beschikt, maar dat het ervoor kiest deze niet, althans onvoldoende, in te zetten voor de afbouw van fossiele activiteiten.
77. Het Havenbedrijf maakt bij de inzet van deze instrumenten ten onrechte onderscheid tussen de uitstoot in scope 1 en 2, en uitstoot daarbuiten. Daarmee stuurt het Havenbedrijf aan op efficiëntieverbeteringen binnen het Haven Industrieel Complex, maar niet op afbouw van de fossiele activiteiten. Volgens het Havenbedrijf zou zijn invloed op scope 1 en 2 groter zijn dan op de overige uitstoot, die volgens hem "*buiten onze controle*" en "*buiten onze directe invloedssfeer*" zou liggen.<sup>79</sup>
78. Dit berust op een fundamentele misvatting. Voor de instrumenten waarover het Havenbedrijf beschikt – waaronder gronduitgifte, contractvoorwaarden, infrastructuurontwikkeling en investeringsbeslissingen – maakt het geen verschil hoe de uitstoot boekhoudkundig wordt geclassificeerd.
79. De invoer, opslag, verwerking en doorvoer van fossiele grondstoffen vinden plaats in het havengebied en worden mogelijk gemaakt door het Havenbedrijf. Juist deze activiteiten vormen de basis van de fossiele energiestromen die via de Rotterdamse haven lopen. De instrumenten van het Havenbedrijf zien op deze activiteiten die plaatsvinden in het havengebied.
80. Het Havenbedrijf kan zijn instrumenten dus niet alleen inzetten om directe emissies van bedrijven in de haven te reduceren, maar ook om de fossiele activiteiten die deze emissies veroorzaken gecontroleerd af te bouwen. Daarmee wordt zowel de directe als indirecte uitstoot van de haven gereduceerd.
81. Dat het Havenbedrijf deze invloed heeft, werd in 2016 onderschreven door het Wuppertal Instituut, een kennisinstelling die door het Havenbedrijf werd ingeschakeld om te adviseren over de decarbonisatie van het industrieel cluster in

<sup>77</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 15.

<sup>78</sup> Havenbedrijf Rotterdam, 'Green Award Discount', [portofrotterdam.com](https://portofrotterdam.com) (link).

<sup>79</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 13, 14.

de haven. Het Wuppertal Instituut riep het Havenbedrijf toen al op om een "decarbonisation roadmap" op te stellen, juist ook voor de uitstoot *buiten de grenzen van het havengebied* vanwege de invloed die het Havenbedrijf heeft op deze uitstoot:

*"[I]t is obvious that the huge up- and downstream flows and transports of resources, energy and products that are linked to the industrial as well as logistics activities also have significant impacts on global GHG emissions and resource depletion. Via their influence on these flows and the linked value chains, the port and its industries hold an important lever for climate mitigation outside of their territorial boundaries. These options should also be systematically explored in the future and should be included in an overall decarbonisation strategy for the port."*<sup>80</sup> (onderstreping toegevoegd)

#### 5.4. Bestaande contracten vormen geen belemmering

82. Het Havenbedrijf stelt dat het slechts beperkt kan ingrijpen, omdat veel contracten in de haven een lange looptijd hebben, soms tot 2050 of later.<sup>81</sup> Dit argument gaat niet op.
83. Juist bij langdurige contracten met een grote negatieve klimaatimpact mag van het Havenbedrijf worden verlangd dat het beleid voert dat gericht is op gecontroleerde afbouw van deze activiteiten. Dat vereist dat het Havenbedrijf met zijn klanten bindende afspraken maakt over de transitie van hun activiteiten en, indien nodig, een escalatiemechanisme toepast wanneer klanten onvoldoende meewerken aan de noodzakelijke emissiereducties. Dit uitgangspunt wordt ook expliciet bevestigd in internationale standaarden die het Havenbedrijf heeft onderschreven. De UNGP's bepalen dat bedrijven hun invloed in zakelijke relaties moeten inzetten om de negatieve effecten op mensenrechten tegen te gaan:

*"To fulfill these responsibilities, business enterprises should take measures, such as the following: [...] Use their leverage over their business relationships to prevent, reduce or mitigate any climate change-related human rights impacts that they contributed to or are directly linked to through operations, products or services."*<sup>82</sup>

84. De OESO-richtlijnen vullen dit aan met concrete handelingsopties; voortzetting onder voorwaarden, opschorting of zelfs beëindiging van de relatie:

*"Appropriate responses with regard to the business relationship may include continuation of the relationship throughout the course of risk mitigation efforts; temporary suspension of the relationship while pursuing ongoing risk mitigation; or, as a last resort, disengagement from a business relationship either after failed*

---

<sup>80</sup> Wuppertal Instituut, *Decarbonization Pathways for the Industrial Cluster of the Port of Rotterdam*, september 2016, p. 8 ([link](#)).

<sup>81</sup> Brief Havenbedrijf Rotterdam aan Advocates for the Future d.d. 10 februari 2025. Zie ook NOVEX Rotterdamse havengebied, *Ruimtegebruik en ruimtegebrek in de Rotterdamse haven*, p. 6 en 40.

<sup>82</sup> United Nations Working Group Business and Human Rights, *Information Note*, par. 17.

*attempts at mitigation, or where the enterprise deems mitigation not feasible, or because of the severity of the adverse impact.*"<sup>83</sup>

85. Advocates for the Future heeft geen inzicht in individuele contracten van het Havenbedrijf,<sup>84</sup> maar in het algemeen geldt dat het Nederlandse civiele recht ruimte biedt om (langlopende) contractuele verhoudingen aan te passen wanneer gewijzigde omstandigheden dat rechtvaardigen.
86. Volgens de UNGP's geldt bovendien dat bij klimaatbeleid niet de risico's voor ondernemingen, maar de impact op mensenrechten centraal moet staan: "*the impacts on rightsholders and not the risks to businesses should be at the centre of all climate change goals, policies, programmes and actions.*"<sup>85</sup>
87. Het Havenbedrijf kan zich daarom niet schuilen achter bestaande contracten om het uitblijven van effectief klimaatbeleid te rechtvaardigen. Zowel het Havenbedrijf als de bedrijven die in de haven opereren, dragen verantwoordelijkheid om hun activiteiten in lijn te brengen met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.<sup>86</sup>

## **6. HET HAVENBEDRIJF HANDELT ONRECHTMATIG**

88. Gevaarlijke klimaatverandering vormt een ernstige bedreiging voor fundamentele mensenrechten. Nationale en internationale rechters hebben bevestigd dat klimaatverandering een existentiële bedreiging vormt en daarmee het recht op leven, gezondheid en welzijn van mensen aantast.
89. Het Havenbedrijf heeft een zwaarwegende juridische verplichting om de bijdrage van de Rotterdamse haven aan gevaarlijke klimaatverandering te beperken. Daarbij weegt mee dat:
- de Rotterdamse haven al decennialang een van de belangrijkste knooppunten is voor de invoer, verwerking en doorvoer van fossiele brand- en grondstoffen in Europa en gedurende lange tijd substantieel bijgedragen heeft aan de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen;
  - het Havenbedrijf een deelneming van de gemeente Rotterdam en de Nederlandse Staat is met een belangrijke publieke functie en een sleutelrol in de energietransitie.
90. Van het Havenbedrijf mag daarom worden verwacht dat het zich zo veel mogelijk inspant om de activiteiten in de haven in lijn te brengen met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs. Concreet houdt dat in dat het Havenbedrijf de fossiele activiteiten in de haven gecontroleerd, maar zo snel mogelijk, moet afbouwen.

---

<sup>83</sup> OECD, *OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen*, commentaar bij hoofdstuk II, par. 25.

<sup>84</sup> Advocates for the Future heeft het Havenbedrijf Rotterdam herhaaldelijk verzocht om nadere informatie te verstrekken over de inhoud van contracten (al dan niet in geaggregeerde of anonieme vorm), in ieder geval per e-mail van 21 januari 2026 en per brief van 30 maart 2026. Tot op heden heeft het Havenbedrijf Rotterdam de gevraagde informatie niet verstrekt.

<sup>85</sup> United Nations Working Group Business and Human Rights, *Information Note*, par. 5.

<sup>86</sup> Vgl. Hof Den Haag 12 november 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:2099 (*Milieudefensie/Shell*), r.o. 7.27.

91. Het Havenbedrijf beschikt ook daadwerkelijk over de middelen en instrumenten om de fossiele activiteiten in de haven af te bouwen. Als beheerder van het havengebied bepaalt het Havenbedrijf in belangrijke mate welke activiteiten in de haven plaatsvinden en onder welke voorwaarden deze activiteiten worden uitgevoerd. Het Havenbedrijf gebruikt deze instrumenten bovendien al om bepaalde vormen van verduurzaming te stimuleren. Het kan deze instrumenten daarom ook inzetten om fossiele activiteiten gecontroleerd af te bouwen.
92. Het Havenbedrijf doet dat echter niet, althans onvoldoende. Het Havenbedrijf richt zich op de scope 1 en 2 uitstoot van zijn klanten. Dat leidt weliswaar tot emissiereducties binnen het haven terrein, maar laat de onderliggende fossiele basis van de haven – en de gigantische uitstoot die daarmee gepaard gaat – ongemoeid.
93. Het onderzoek van CE Delft toont aan dat de scope 1 uitstoot slechts 3% van de mondiale uitstoot van de haven van Rotterdam is.<sup>87</sup> Dat betekent dat het Havenbedrijf niet met zijn klanten in gesprek gaat en geen dwingende afspraken maakt over de overige 97% van de uitstoot. Het Havenbedrijf blijft daarmee fossiele activiteiten in de haven faciliteren zonder concrete afbouwpaden vast te stellen voor de fossiele energiestromen die via de haven lopen.
94. Het klimaatbeleid van het Havenbedrijf faalt. Het Havenbedrijf onderkent dat het de eigen doelstelling om een reductie van 55% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 van het Haven Industrieel Complex (d.w.z. de scope 1 uitstoot van de bedrijven in de haven van Rotterdam) waarschijnlijk niet zal behalen.<sup>88</sup> Integendeel: in 2025 is de uitstoot van het Haven Industrieel Complex met 11% gestegen ten opzichte van 2024.<sup>89</sup>
95. Daarnaast is duidelijk dat de totale, gefaciliteerde uitstoot van de haven over de afgelopen vijftien jaar nauwelijks is veranderd.<sup>90</sup>
96. Met deze constatering staat vast dat het inmiddels praktisch onmogelijk is geworden om nog per 2030 een reductie te realiseren die op enige wijze in lijn is met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.
97. Het Havenbedrijf levert daarmee niet zijn passende bijdrage aan het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering. Dat is in strijd met fundamentele mensenrechten en de op het Havenbedrijf rustende zorgplicht. Daarmee is het een gegeven dat het Havenbedrijf reeds nu onrechtmatig handelt in de zin van artikel 6:162 lid 2 BW.

---

<sup>87</sup> CE Delft, *Analyse klimaatplannen haven van Rotterdam*, p. 4, 18.

<sup>88</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 2; Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 63. Ook ten aanzien van de lange termijn, ligt het Havenbedrijf Rotterdam niet op koers voor het bereiken van een volledig klimaatneutrale haven in 2050, zie: DCMR, *Effect Klimaatactieplan Rotterdam 2025, Beoordeling CO<sub>2</sub>-effect van maatregelen*, 14 april 2025, p. 16 ([link](#)).

<sup>89</sup> Havenbedrijf Rotterdam, 'CO<sub>2</sub>e-uitstoot havengebied Rotterdam steeg in 2025 door meer opwek elektriciteit voor Europa', 1 mei 2025 ([link](#)).

<sup>90</sup> CE Delft, *Analyse klimaatplannen haven van Rotterdam*, p. 47-48.

## 7. EIS VAN ADVOCATES FOR THE FUTURE

98. Gelet op al het voorgaande eist Advocates for the Future het volgende van het Havenbedrijf:

- A. *Klimaatbeleid in lijn met 1,5°C*: het Havenbedrijf past zijn klimaatbeleid zodanig aan dat alle fossiele activiteiten in het havengebied in lijn worden gebracht met de 1,5°C-doelstelling van het Akkoord van Parijs, waarbij rekening wordt gehouden met de mondiale uitstoot van de fossiele activiteiten.**

Het huidige klimaatbeleid van het Havenbedrijf voldoet niet aan de 1,5°C-doelstelling van het Akkoord van Parijs. Het Havenbedrijf beperkt zijn klimaatbeleid grotendeels tot de directe uitstoot van het Havenbedrijf zelf en de uitstoot binnen het Haven Industrieel Complex. Hierdoor blijft het grootste deel van de uitstoot die samenhangt met de activiteiten in de haven buiten beschouwing.

Een klimaatbeleid in lijn met de 1,5°C-doelstelling vereist dat het Havenbedrijf verantwoordelijkheid neemt voor alle fossiele activiteiten die het in de haven faciliteert, ongeacht waar in de keten de daarmee samenhangende uitstoot plaatsvindt. Daarvoor is noodzakelijk dat het Havenbedrijf alle beschikbare instrumenten inzet om de ontwikkeling van het havengebied in overeenstemming te brengen met deze doelstelling.

- B. *Afbouw fossiele activiteiten*: het Havenbedrijf spant zich tot het uiterste in om de fossiele activiteiten in de haven gecontroleerd, maar zo snel mogelijk af te bouwen met als uiteindelijk doel een volledig klimaatneutrale haven in 2050, waarbij rekening wordt gehouden met de mondiale uitstoot van de fossiele activiteiten.**

Volgens de huidige wetenschappelijke consensus kunnen de doelstellingen van het Akkoord van Parijs alleen worden bereikt wanneer het gebruik van fossiele brandstoffen wereldwijd snel en structureel wordt verminderd.

Voor een fossiele energie- en industriehub als de Rotterdamse haven betekent dit noodzakelijkerwijs dat fossiele activiteiten moeten worden afgebouwd. Deze afbouw is bovendien nodig om ruimte te creëren voor de opbouw van nieuwe, duurzame markten en activiteiten; zonder afbouw remt het Havenbedrijf de klimaattransitie en belemmert het de ontwikkeling van een toekomstbestendige haven, waarin werkgelegenheid, economische welvaart en autonomie op de lange termijn worden gewaarborgd.

Door de fossiele activiteiten in de haven niet af te bouwen, levert het Havenbedrijf niet zijn passende bijdrage aan het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering overeenkomstig het Akkoord van Parijs. Dat is onrechtmatig en het Havenbedrijf dient die onrechtmatigheid op te heffen door zijn beleid te richten op de systematische afbouw van fossiele stromen in de haven.

**C. *Sectorspecifieke afbouwpaden: het Havenbedrijf stelt sectorspecifieke afbouwpaden vast, met concrete doelen voor 2030, 2035, 2040, 2045 en 2050.***

Het huidige klimaatbeleid van het Havenbedrijf bevat geen concrete doelen voor de afbouw van fossiele energiestromen. Het Havenbedrijf benoemt verschillende sectoren, zoals industrie, chemie, transport en scheepvaart, maar per sector ontbreken concrete reductietrajecten. Daardoor is niet inzichtelijk welk deel van de benodigde emissiereducties waar en in welk tempo moet worden gerealiseerd.

Zonder dergelijke doelen ontbreekt een geloofwaardig pad naar klimaatneutraliteit. Het Havenbedrijf dient daarom sectorspecifieke afbouwpaden vast te stellen voor de belangrijkste fossiele energiestromen in de haven, waaronder olie, kolen en gas, met concrete tussentijdse doelen voor 2030, 2035, 2040, 2045 en 2050. Deze dienen daarnaast aan te sluiten bij de reductiepaden die zijn ontwikkeld door gezaghebbende wetenschappelijke en internationale instellingen, waaronder het IPCC en het Internationaal Energie Agentschap.

**D. *Reductie van 55% in 2030: het Havenbedrijf vermindert de directe uitstoot van bedrijven in de haven (zoals gedefinieerd in het Klimaattransitieplan<sup>91</sup>) alsnog met ten minste 55% in 2030 ten opzichte van 1990.***

Het Havenbedrijf heeft zich gecommitteerd aan een reductie van 55% van de uitstoot van broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 1990 voor de directe (scope 1) uitstoot van bedrijven in de haven, maar heeft inmiddels aangegeven dat het onwaarschijnlijk is dat deze doelstelling wordt gehaald.<sup>92</sup> Daarmee staat vast dat het huidige beleid van het Havenbedrijf onvoldoende is om zelfs deze emissiereductie tijdig te realiseren.

Om dit te herstellen is het noodzakelijk dat het Havenbedrijf aanvullende maatregelen treft die gericht zijn op de afbouw van fossiele activiteiten in de haven en zich tot het uiterste inspant om deze reductie alsnog te behalen.

**E. *Klantenbeleid en bedrijfsvoering: het Havenbedrijf brengt zijn klantenbeleid en bedrijfsvoering in lijn met de eisen A tot en met D. Dat betekent in ieder geval dat:***

- 1) het Havenbedrijf **geen nieuwe contracten sluit** met betrekking tot activiteiten die de ontwikkeling, uitbreiding of voortzetting van fossiele energiestromen of fossiele koolstofketens in de haven faciliteren, tenzij deze activiteiten aantoonbaar passen binnen de vastgestelde afbouwpaden;

<sup>91</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 15.

<sup>92</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Jaarverslag 2025*, p. 65. Op basis van het jaarverslag 2025 verwacht het Havenbedrijf dat de uitstoot van het Haven Industrieel Complex in 2030 11,1 Mton CO<sub>2</sub>-eq zal zijn, wat neerkomt op een reductie van 48% ten opzichte van 1990.

- 2) het Havenbedrijf **bestaande contracten met betrekking tot fossiele activiteiten niet verlengt**, tenzij de betreffende klanten hun activiteiten in overeenstemming brengen met de reductiedoelen en afbouwpaden van het Havenbedrijf;
- 3) het Havenbedrijf met bestaande klanten **bindende afspraken maakt over de gecontroleerde afbouw van fossiele activiteiten** en de reductie van de daarmee samenhangende uitstoot van broeikasgassen;
- 4) het Havenbedrijf **contracten beëindigt met klanten die weigeren** hun activiteiten in overeenstemming te brengen met het klimaatbeleid en de afbouwpaden van het Havenbedrijf;
- 5) het Havenbedrijf **geen nieuwe investeringen** doet in, en geen financiële ondersteuning verleent aan, projecten die de ontwikkeling, instandhouding of uitbreiding van fossiele energiestromen of fossiele koolstofketens faciliteren, tenzij deze investeringen aantoonbaar passen binnen de vastgestelde afbouwpaden;
- 6) het Havenbedrijf **financiële prikkels en tariefstructuren inzet** die aantoonbaar bijdragen aan de reductie van uitstoot en de afbouw van fossiele activiteiten in de haven.

Het Havenbedrijf maakt geen serieus werk van de energietransitie in zijn klantenbeleid en bedrijfsvoering. Het Havenbedrijf beschikt over aanzienlijke invloed via gronduitgifte, contractuele relaties, infrastructuurontwikkeling en investeringsbeslissingen. Om de reductiedoelen en afbouwpaden daadwerkelijk te realiseren dient het Havenbedrijf de inzet van deze instrumenten in overeenstemming te brengen met vorderingen A tot en met D.

Het Havenbedrijf doet dat nu niet. Hoewel het Havenbedrijf stelt afspraken met klanten te maken over de verduurzaming van hun activiteiten, beperkt het Havenbedrijf die afspraken tot scope 1 en 2 uitstoot. Dat is onterecht. De feitelijke invloed van het Havenbedrijf strekt zich uit tot de fossiele *activiteiten* in de haven; dat staat los van de boekhoudkundige classificering van uitstoot. Het Havenbedrijf dient bindende afspraken over de afbouw van fossiele activiteiten te maken.

De door het Havenbedrijf gehanteerde financiële prikkels zijn evenmin gericht op een meetbare vermindering van het gebruik of de doorvoer van fossiele brandstoffen. Het Havenbedrijf dient daarnaast financiële prikkels in te zetten die de afbouw van fossiele activiteiten of een aantoonbare reductie van uitstoot stimuleren. De huidige financiële prikkels voldoen hier niet aan en zijn niet effectief.

**F. *Monitoring en rapportage*: het Havenbedrijf ontwikkelt een systematische en transparante aanpak voor het monitoren en rapporteren van de totale mondiale uitstoot van broeikasgassen die samenhangt met de fossiele activiteiten in de haven.**

Het Havenbedrijf rapporteert momenteel niet over de totale gefaciliteerde uitstoot van de fossiele activiteiten in de haven. Inzicht in deze uitstoot is echter noodzakelijk om effectieve afbouwpaden te kunnen ontwikkelen en om de voortgang van de energietransitie te kunnen beoordelen.<sup>93</sup>

Het Havenbedrijf dient daarom de totale uitstoot van broeikasgassen die samenhangt met de activiteiten in de haven systematisch in kaart te brengen en hierover jaarlijks publiekelijk te rapporteren.

**G. *Klimaattransitieplan*: het Havenbedrijf stelt uiterlijk binnen zes maanden een effectief en uitvoerbaar klimaattransitieplan op waarin de maatregelen onder A tot en met F concreet worden uitgewerkt.**

Het Havenbedrijf heeft geen begin gemaakt met een concreet plan voor het bereiken van klimaatneutraliteit in 2050. Het recente Klimaattransitieplan benoemt deze doelstelling wel, maar werkt niet uit hoe de haven als geheel in overeenstemming zal worden gebracht met de doelstellingen van het Akkoord van Parijs.<sup>94</sup>

Gezien de omvang van de noodzakelijke transitie is een effectief en uitvoerbaar klimaattransitieplan essentieel.

In dit plan dient het Havenbedrijf concreet uit te werken hoe de hierboven genoemde maatregelen worden gerealiseerd en hoe het zijn instrumenten – waaronder klantenbeleid, contractvoorwaarden en financiële prikkels – inzet om de transitie daadwerkelijk te realiseren.

**H. *Stakeholders*: het Havenbedrijf spant zich actief in om bij relevante stakeholders – waaronder de Rijksoverheid, decentrale overheden, klanten, leveranciers, havens en andere partners – de uitfasering van fossiele activiteiten structureel op de agenda te zetten en te houden.**

Het Havenbedrijf wijst er zelf veelvuldig op dat de transitie van de haven afhankelijk is van de medewerking van een veelheid aan actoren, waaronder beleidsmakers, klanten en partners.<sup>95</sup> Het Havenbedrijf is ook in gesprek met overheden, industrie- en havenbedrijven, innovatie- en kennispartners en belanghebbenden.<sup>96</sup> De huidige insteek van het Havenbedrijf binnen die

<sup>93</sup> Zie Motie gemeenteraad Rotterdam: 'Weten wat de impact van Rotterdam is op de wereld' van 30 mei 2024, waarin werd overwogen dat: "*Het essentieel is om inzicht te hebben in de totale scope 2 en scope 3 emissies van de haven om gerichte en effectieve reductiemaatregelen te kunnen formuleren en uitvoeren*" ([link](#)).

<sup>94</sup> Het Havenbedrijf stelt in het Klimaattransitieplan dat het traject richting 2050 "*in een volgende versie*" zal worden beschreven en dat nog wordt gewerkt "*aan een update van kansrijke en wenselijke CO<sub>2</sub>-reductiepaden*". Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 10, 14.

<sup>95</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 1.

<sup>96</sup> Havenbedrijf Rotterdam, *Klimaattransitieplan*, p. 30.

samenwerking is echter niet gericht op een afbouw van fossiele activiteiten in de haven.

Van het Havenbedrijf mag worden verwacht dat het de uitfasering van fossiele activiteiten proactief agendeert in de overlegstructuren waaraan het deelneemt, en dat het zich inzet voor concrete afspraken die de transitie versnellen. Dit geldt temeer nu het Havenbedrijf als exploitant van de grootste haven van Europa een bijzondere positie inneemt en daarmee ook een bijzondere verantwoordelijkheid draagt om de bredere transitie aan te jagen.

## 8. SOMMATIE

99. Advocates for the Future verzoekt het Havenbedrijf om **binnen zes weken na dagtekening van deze brief** schriftelijk te bevestigen dat het Havenbedrijf aan deze sommatie zal voldoen.
100. Daarnaast ontvangt Advocates for the Future graag de nadere informatie over het huidige klimaatbeleid, de klimaatimpact en het klantenbeleid van het Havenbedrijf, zoals verzocht per e-mail van 21 januari 2026 en per brief van 30 maart 2026.
101. Indien het Havenbedrijf niet of niet tijdig aan deze sommatie voldoet, behoudt Advocates for the Future zich het recht voor om rechtsmaatregelen te nemen. Deze kunnen onder meer bestaan uit het starten van een civiele procedure waarin nakoming van de gevorderde maatregelen wordt geëist.
102. Advocates for the Future spreekt de hoop uit dat een dergelijke procedure niet noodzakelijk zal blijken en dat het Havenbedrijf bereid is zijn verantwoordelijkheid te nemen voor de bijdrage van de Rotterdamse haven aan klimaatverandering.
103. In de tussentijd zijn wij vanzelfsprekend bereid tot nader overleg.

Hoogachtend,

**Advocates for the Future**

Maikel van Wissen

Directeur