Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Afdoening toezegging

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	26 maart 2024
Portefeuille(s)	Lucht- en Zeehaven
Portefeuillehouder(s):	Wethouder Hester van Buren
Behandeld door	Hans van Wijk, Economische Zaken en Cultuur, h.van.wijk@amsterdam.nl
Onderwerp	Afdoening toezegging doelstelling over ketenverantwoordelijkheid uit coalitieakkoord uit de commissievergadering FKD van 14 september 2023 en moties en toezegging uit de raadsvergadering van 12 oktober 2023

Geachte leden van de gemeenteraad,

In deze raadsinformatiebrief geef ik een stand van zaken over de doelstelling uit het Amsterdams Coalitieakkoord 2022-2026 over ketenverantwoordelijkheid in de Amsterdamse haven.

Het eerste deel van deze raadsinformatiebrief beschrijft hoe het Havenbedrijf Amsterdam (hierna Havenbedrijf) invulling geeft aan ketenverantwoordelijkheid. Hierin wordt ook de toezegging afgedaan uit de raadsvergadering van 12 oktober 2023. Aan raadslid Schmit is toegezegd uit te laten zoeken welke bedrijven niet aan de OESO-normen voldoen en daar de raad over te informeren (TA2023-001234).

In het tweede deel worden drie moties afgehandeld, die nauw aan het onderwerp ketenverantwoordelijkheid verwant zijn en die in uw vergadering van 12 oktober 2023 zijn aangenomen, te weten:

- Motie 557 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Kabamba, Schmit en Ernsting inzake eerder dan 2030 stoppen met steenkool in de haven, waarin het college wordt verzocht:
  - om daar waar mogelijk tot versnelling te komen van het uitfaseren van kolen in de haven,
  - de gemeenteraad nog in 2023 over een eventueel nieuw tijdpad te informeren.

- Motie 558 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Kabamba en Ernsting inzake compensatie voor verdreven bewoners Cesar, waarin het college wordt verzocht:
  - om, idealiter in gezamenlijkheid met andere betrokken overheden zoals de gemeente Rotterdam en het Rijk, Europese bedrijven die zich voor de winning van kolen in Colombia schuldig hebben gemaakt aan mensenrechtenschendingen op te roepen om de schade gedaan aan de oorspronkelijke bewoners passend te compenseren.

- Motie 559 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Schmit, Ernsting inzake Amsterdam bloedkolenvrij, waarin het college wordt verzocht:
  - zich in te spannen om de overslag en het gebruik van steenkool afkomstig uit Cesar (Colombia) zo snel mogelijk te laten stoppen;
  - hiertoe bedrijven in de haven en energiecentrales aan te spreken op hun ketenverantwoordelijkheid met het dringende verzoek om steenkool uit Cesar (Colombia) te boycotten.

1. Doelstelling uit het coalitieakkoord en afdoening toezegging TA2023-001234

Goederen die de Amsterdamse haven passeren moeten een eerlijke en duurzame oorsprong hebben. Het college neemt niet alleen verantwoordelijkheid voor de omstandigheden in Amsterdam, maar ook voor onze impact in de wereld. Daarom staat in het Amsterdams Coalitieakkoord 2022-2026 "We gaan ketenverantwoordelijkheid afdwingen bij bedrijven in de haven."[1]

Ketenverantwoordelijkheid is geen nieuw onderwerp voor het Havenbedrijf. In 2017 werd het opgenomen in het Strategisch Plan 2017-2021. Toch helpt het dat de gemeente hier mede op stuurt. Dat doen we door intensieve gesprekken te voeren met het Havenbedrijf, maar ook door samen op te trekken richting nationale en internationale partners en door gesprekken te voeren met de bedrijven die in de haven gevestigd zijn.

Er zijn beperkingen in de manieren waarop ketenverantwoordelijkheid kan worden afgedwongen, maar daar legt de gemeente zich niet bij neer. De gemeente pleit bij het Rijk en de Europese Unie voor wet- en regelgeving en voor openheid over bedrijven die slecht presteren bij het halen van de OESO-normen. Daarnaast roept het de energiebedrijven op Amsterdams grondgebied op om geen grondstoffen met een dubieuze herkomst in te kopen.

Regelgeving
Op dit moment maken nationale en internationale wet- en regelgeving het nog niet mogelijk om ketenverantwoordelijkheid af te dwingen. Er zijn internationale verdragen die de scheepvaart reguleren. Het belangrijkste verdrag in dit verband is het Verenigde Naties (VN)-verdrag inzake het recht van de zee[2]. Artikel 17 bepaalt: "Onder voorbehoud van dit Verdrag genieten schepen van alle Staten, ongeacht of zij kuststaten zijn of niet, het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee.". In artikel 19 van dit verdrag staat een limitatieve opsomming wat onder onschuldig wordt verstaan. Geen van deze activiteiten heeft betrekking op lading waarvan beticht wordt dat zij een negatieve impact hebben op mens en/of milieu. Op basis van deze internationale wetgeving is het Havenbedrijf niet bevoegd om schepen doorvaart te weigeren en daarmee de toegang van goederen in de zeehaven te weigeren.

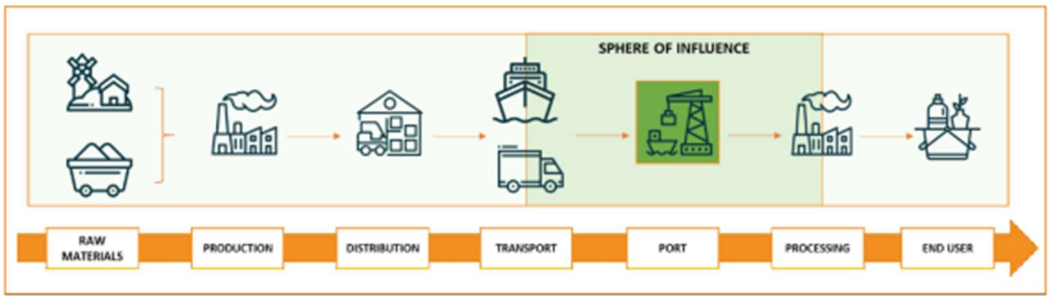
[1] Coalitieakkoord 2022-2026 - Gemeente Amsterdam , pag. 43.
[2] https://wetten.overheid.nl/BWBV0003172/1996-07-28

Op nationaal niveau kunnen schepen uit bepaalde landen of bepaalde internationale handelsstromen op basis van de Sanctiewet (1977) worden geweigerd[3]. De Sanctiewet bepaalt echter dat sanctiemaatregelen slechts kunnen worden genomen om te voldoen aan internationale afspraken. Met andere woorden: alleen als de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties of de Raad van de Europese Unie verplichte sanctiemaatregelen afkondigen, zal de Nederlandse overheid sanctiemaatregelen instellen. De verwachting is dat nieuwe Europese wet- en regelgeving meer mogelijkheden gaat bieden **(zie bijlage aan het eind van de brief)**.

Handelsperspectief van het Havenbedrijf
Het Havenbedrijf voelt zich verantwoordelijk voor de herkomst van ladingstromen en omstandigheden die ermee gepaard gaan. De ambitie van het Havenbedrijf om Verantwoorde Handelsketens te realiseren is sinds het Strategisch Plan 2017-2021 officieel onderdeel van het beleid van het Havenbedrijf. Het thema is verankerd in de Duurzaamheidsagenda van het Havenbedrijf van Amsterdam[4] en gebaseerd op het uitvoeringprogramma Agenda Duurzaamheid van de Gemeente Amsterdam (2015). Ook in het huidige Strategisch Plan 2021-2025 heeft het Havenbedrijf zich ten doel gesteld om de verduurzaming van handelsketens aan te jagen[5].

Voor de invulling van ketenverantwoordelijkheid omarmt het Havenbedrijf de OESO-richtlijnen **(zie bijlage aan het eind van de brief).** Het heeft daarbij de samenwerking gezocht met de andere Nederlandse zeehavens. Zo is op initiatief van Port of Amsterdam en Port of Rotterdam al in 2017 onderzoek verricht naar de relevantie van OESO-richtlijnen voor zeehavens, de wijze waarop deze richtlijnen kunnen worden nageleefd en het handelingsperspectief van zeehavens[6]. De uitkomsten van het onderzoek waren als volgt:

1. OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen zijn ook van toepassing op Nederlandse zeehavens;
2. De betreffende OESO-richtlijnen benoemen het handelingsperspectief van havens als zijnde beperkt, vanwege de geringe rol in de keten en de geringe invloed die kan worden uitgeoefend;
3. De acties die de Nederlandse zeehavens nu al nemen met betrekking tot risico's op issues in de keten van ladingstromen door hun haven, sluiten aan op de structuur van OESO.



Invloedsfeer van de haven binnen de handelsketen

[3] Recent is deze wet gebruikt om bepaalde Russische schepen te weigeren.
[4] duurzaamheidsplan.pdf (portofamsterdam.com)
[5] Strategisch Plan Havenbedrijf 2021-2025
[6] Nederlandse zeehavens en de OESO-richtlijnen - Projects - TheRockGroup

Verder concludeerde het onderzoek dat er bij buitenlandse zeehavens in 2017 geen volledige OESO implementatie is aangetroffen, wel aanzetten tot ketenverantwoordelijkheid.

In 2017 liepen de Nederlandse zeehavens voorop (nog zonder de implementatie van aanbevelingen van het onderzoek). Deze conclusie werd in 2020 bevestigd toen de Nederlandse zeehavens de '*World Ports Sustainability Award*' wonnen in de categorie *Governance & Ethics*. Met deze prijs erkende de *International Association of Ports and Harbors* (IAPH) de gezamenlijke inspanningen om te onderzoeken hoe internationale MVO-risico's in toeleveringsketens kunnen worden beheerst.

Visie Verduurzaming Internationale Handelsketens in de Haven van Amsterdam
Op basis van de verkregen inzichten heeft het Havenbedrijf een Visie Verduurzaming Internationale Handelsketens[7] opgesteld waarbij het vijf instrumenten hanteert:

1 Vestigingsbeleid
Het vestigingsbeleid (de uitgifte van ondererfpacht- of huurcontracten) is het belangrijkste en meest effectieve instrument waarover het havenbedrijf beschikt. In 2022 heeft het Havenbedrijf criteria ontwikkeld om bij de vestiging van nieuwe bedrijven te toetsen in hoeverre MVO onderdeel is van hun bedrijfsvoering. Met nieuwe klanten gaat het Havenbedrijf, aan de hand van een vragenlijst, in gesprek over zaken als energieverbruik, lokale duurzaamheid en innovatieagenda, maar ook over ketenverantwoordelijkheid. Afspraken hierover worden opgenomen in het erfpachtcontract. Hierbij helpt het dat het Havenbedrijf kan verwijzen naar de doelstelling in het coalitieakkoord.

Ook het uitbreiden, wijzigen en verlengen van bestaande erfpacht- of huurcontracten zijn belangrijke momenten waarop het Havenbedrijf de ketenverantwoordelijkheid ter sprake brengt, over en weer verwachtingen uitspreekt en afspraken contractueel vastlegt.

Zo is met het bedrijf Bunge Loders Croklaan, een verwerker van palmolie, overeengekomen dat zij op hun nieuwe locatie in Hoogtij (gelegen in Zaanstad, maar op grond in eigendom van het Havenbedrijf) alleen ontbossingsvrije palmolie zal verwerken. Het gaat hier om een investering van € 500 miljoen in een nieuwe energiezuinige fabriek waar de huidige productielocaties van Wormerveer en Rotterdam worden samengevoegd.

Een ander voorbeeld betreft de Rietlanden kolenterminal aan de Afrikahaven. Deze kolenterminal wordt stapsgewijs verkocht aan Rhenus Logistics. In 2027 gaat het bedrijf volledig over. In het gewijzigde erfpachtcontract heeft het Havenbedrijf bedongen dat de nieuwe eigenaar vanaf 2030 geen kolen meer mag overslaan, waarmee de uitfasering van kolen op deze terminal is gegarandeerd.

[7] Visie ketenverduurzaming2022_DTP04[1623].pdf (portofamsterdam.com)

2. Actief engagement met bestaande klanten

Met bestaande klanten, waar contracten al vastliggen, gaat het Havenbedrijf actief het gesprek aan, waarbij het haar kennis en uitgebreide onderzoeken over ladingstromen deelt en samen nagaat of verdere verduurzaming mogelijk is.

Ook zonder bemoeienis van het Havenbedrijf zijn bedrijven – meestal onder maatschappelijke druk van non-gouvernementele organisaties (NGO's), eindafnemers en consumentenorganisaties – bezig om hun keten te verduurzamen. Een voorbeeld is het bedrijf Bunge Netherlands BV, dat in de Vlothaven een sojaverwerkingsfabriek en sojaolieraffinaderij heeft. Bunge International, waarvan Bunge Netherlands deel uitmaakt, heeft reeds in 2015 de toezegging gedaan om de sojaketen in 2025 volledig ontbossingsvrij te maken.

Mijn voorganger, wethouder Everhardt, bezocht Bunge op verzoek van de toenmalige gemeenteraad om te zien hoe Bunge werkt aan de verduurzaming van de sojaketen. Hij stuurde hierover een raadsinformatiebrief[8]. Tijdens mijn werkbezoek aan Bunge op 1 december 2023 heb ik gevraagd naar de ontbossingsvrij doelstelling, naar aanleiding van een vraag van raadslid Bobeldijk. Bunge bevestigde dat men op schema ligt. Ook het Havenbedrijf maakt zich sterk voor ontbossingsvrije soja en is om die reden sinds augustus 2021 lid van de Round Table on Resonsible Soy[9].

3. Participatie in *multistakeholder*-initiatieven

Om de hele handelsketen te verduurzamen is de medewerking nodig van alle betrokkenen binnen de keten. Daarom steunt het havenbedrijf initiatieven die samenwerking opzetten met de verschillende partijen die actief zijn in dezelfde keten. Het Havenbedrijf richt zich daarbij op tientallen handelsketens waarvan diesel/benzine, steenkolen, cacao, soja en palmolie de belangrijkste zijn. Iedere ladingstroom kent een eigen handelsketen en dynamiek tussen stakeholders en vergt daarom een specifieke aanpak. Zo heeft het Havenbedrijf zich aangesloten bij diverse *multistakeholder*-initiatieven, zoals het *Dutch Initiative on Sustainable Cocoa* (DISCO)[10], *Better Coal*[11] en de *Round Table on Responsible Soy*[12] (RTRS).

Ook neemt het Havenbedrijf deel aan *multistakeholder* bijeenkomsten, zoals de conferentie over 'dirty diesel' die juni 2017 door de gemeente werd georganiseerd. Deelnemers waren havenbedrijven (Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen), olieterminals en afgevaardigden van West-Afrikaanse landen. Met deze conferentie werd 'dirty diesel' opnieuw geagendeerd. Dit droeg indirect bij aan het voorstel van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2022, om strengere kwaliteitseisen te stellen aan brandstoffen die in Nederland worden geproduceerd en

[8] Raadsinformatiebrief Bunge 25 januari 2022
[9] Amsterdam sluit zich aan bij duurzamere sojaketen | Scheepvaartkrant
[10] Dutch Initiative on Sustainable Cocoa (DISCO) - IDH - the Sustainable Trade Initiative (idhsustainabletrade.com)
[11] *Better Coal* is een organisatie in het leven geroepen door toonaangevende kolenafnemers om voortdurend de duurzaamheidsprestaties in de kolenketen te verbeteren en te zorgen voor een verantwoorde wereldwijde kolenketen. Meer informatie over de organisatie is te vinden op: www.bettercoal.org.
[12] RTRS – Round Table on Responsible Soy Association

bedoeld zijn voor de export naar (voornamelijk) West-Afrikaanse landen. Het ging om een vermindering van het zwavelgehalte in brandstoffen en voor benzine een vermindering van benzeen en mangaan. Daarmee wordt de uitstoot van schadelijke stoffen verminderd en verbetert de luchtkwaliteit.

In april 2023 zijn de kwaliteitseisen ingevoerd. Ze zorgen in Nederland voor een 'gelijk speelveld', waardoor bedrijven die al wel schone brandstoffen exporteerden niet langer in het nadeel zijn. In andere Europese landen gelden de kwaliteitseisen niet. Het gevolg is dat de vervuilde benzine en diesel nu grotendeels vanuit de haven van Antwerpen worden geëxporteerd in plaats van de Amsterdamse en Rotterdamse haven. Hopelijk zorgt een compromis over de nieuwe Europese Richtlijn die bedrijven verplicht hun toeleveringsketens door te lichten op misstanden, voor een Europees 'gelijk speelveld' en daarmee voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de West-Afrikaanse landen.

4. Actieve samenwerking met ketenpartners

Het Havenbedrijf zoekt ook actief individuele samenwerking op met ketenpartners. Zo toetst het Havenbedrijf bijvoorbeeld zijn besluitvorming met NGO's, gaat het in gesprek met commerciële partijen over hun activiteiten en duurzaamheidsambities en ondersteunt het buitenlandse havens in hun ontwikkeling (onder andere de cacaohavens in Ivoorkust). Zo kan het Havenbedrijf continu zijn eigen besluitvorming verrijken en zijn expertise en ervaring inzetten voor de duurzame ontwikkeling van logistieke ketens.

Een voorbeeld is de cacaomissie naar Ghana en Ivoorkust in 2019. Op initiatief van het havenbedrijf reisde een afvaardiging van het Amsterdam-Zaanse cacaocluster, bestaande uit overheden (waaronder de Gemeente Amsterdam), bedrijven, kennisinstellingen, banken en NGO's, naar Ghana en Ivoorkust. Naast het versterken van de commerciële banden is er ook gesproken over de drie belangrijkste uitdagingen op het gebied van MVO: het tegen gaan van ontbossing, het bestrijden van kinderarbeid en een leefbaar inkomen voor boeren[13].

5. Inkoopbeleid

Het Havenbedrijf heeft ketenverantwoordelijkheid ook opgenomen in zijn duurzaam inkoopbeleid. Duurzaamheidsfactoren worden altijd meegewogen bij inkoopbesluiten.

Toezegging aan raadslid Schmit

In de raadsvergadering van 12 oktober 2023 heeft wethouder Van Buren de toezegging gedaan aan raadslid Schmit (D66) uit te laten zoeken welke bedrijven niet aan de OESO-normen voldoen en daar de raad over te informeren (toezegging TA2023-001234).

De OESO heeft richtlijnen inzake ketenverantwoordelijkheid opgesteld voor multinationale ondernemingen. Deze zijn onderdeel van de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen. De OESO richtlijnen zijn juridisch niet bindend en kunnen niet worden afgedwongen. Het zijn aanbevelingen aan multinationale ondernemingen. Er bestaat geen

[13] https://maritiemmedia.nl/haven-van-amsterdam-stuurt-aan-op-duurzame-cacao/

openbaar register welke ondernemingen aan de OESO-normen voldoen. Om deze reden weet het Havenbedrijf dit ook niet van zijn klanten.

De gemeente heeft navraag gedaan bij het OESO Nationaal Contact Punt (NCP) in Den Haag. NCP heeft tot taak bedrijven bekend te maken met de OESO-richtlijnen en de toepasbaarheid ervan te bevorderen. Het NCP gaf aan geen overzicht bij te houden van bedrijven welke de OESO-richtlijnen onderschrijven. Het NCP verwees de gemeente vervolgens door naar het ministerie van Buitenlandse Zaken, die wel een lijst bijhoudt van bedrijven die zeggen de OESO-richtlijnen te onderschrijven. Deze lijst is echter niet openbaar.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken voert regelmatig metingen uit naar de mate waarin de grote bedrijven in Nederland daadwerkelijk de OESO richtlijnen onderschrijven. De laatste keer is dat gedaan in 2020, waarbij ook het Havenbedrijf is meegenomen. Hoe het Havenbedrijf of andere bedrijven hebben gescoord op die meting is niet publiekelijk gemaakt om *naming and shaming* te voorkomen[14]. In 2024 zal er een nieuwe meting worden uitgevoerd.

De nieuwe meting betreft de groep Nederlandse bedrijven die onder de EU-rapportagerichtlijn '*Corporate Sustainability Reporting Directive* (CSRD)'[15] valt en beoordeelt in hoeverre ze de zes stappen van gepaste zorgvuldigheid (volgens de OESO) naleven. De resultaten worden dit voorjaar gepubliceerd, maar wederom enkel op geaggregeerd niveau.

Het college vindt dit geen goede zaak. Het is juist belangrijk om de lijst met bedrijven die zeggen de OESO-normen te onderschrijven en de onderzoeksresultaten naar de daadwerkelijk naleving door bedrijven openbaar te maken. Het college zal in een brief aan het ministerie van Buitenlandse Zaken hierop aandringen en hierover terug rapporteren aan de raad.

Middels bovenstaande toelichting ga ik ervan uit dat de toezegging hiermee is afgedaan.

2. Moties

Motie 557 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Kabamba, Schmit en Ernsting inzake eerder dan 2030 stoppen met steenkool in de haven, waarin het college wordt verzocht:
- om daar waar mogelijk tot versnelling te komen van het uitfaseren van kolen in de haven;
- de gemeenteraad nog in 2023 over een eventueel nieuw tijdpad te informeren.

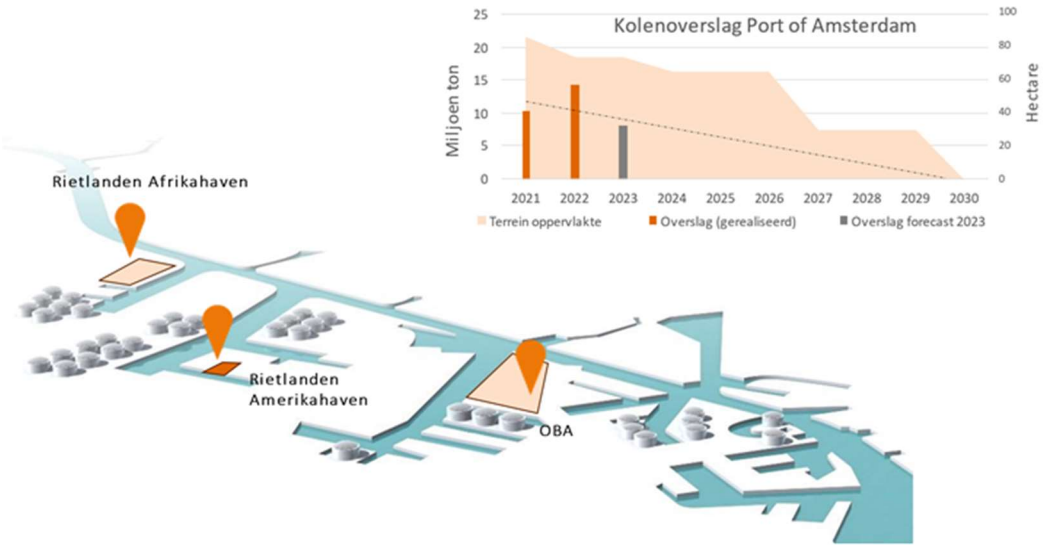
De uitfasering van de kolen loopt volgens schema. Het erfpachtcontract van de Rietlanden kolenterminal in de Amerikahaven dat in 2022 afliep werd niet verlengd. De eigenaar had verzocht om contractverlenging vanwege de grotere vraag naar kolen als gevolg van de oorlog in Oekraïne.

[14] Monitoringproject onderschrijving OESO-richtlijnen en UNGPs | Publicatie | Rijksoverheid.nl
[15] De CSRD is een Europese richtlijn voor duurzaamheidsrapportage. Deze richtlijn verplicht ondernemingen vanaf 2024 te rapporteren over hun duurzaamheid door middel van verschillende duurzaamheidscriteria. In de CSRD komen drie gebieden aan bod: Environment (milieu), Social (sociaal), en Governance (bestuur), ook wel ESG genoemd..

Het Havenbedrijf heeft dit verzoek niet gehonoreerd, omdat het wil vasthouden aan zijn beleid van uitfasering.

In september 2023 werd bekend dat het Duitse logistieke bedrijf Rhenus de Rietlanden terminal aan de Afrikahaven in twee fase zal overnemen. In 2027 komt de terminal definitief in Duitse handen en, zoals eerder gemeld, heeft het Havenbedrijf in het nieuwe erfpachtcontract bedongen dat er vanaf 2030 geen kolen meer mogen worden overgeslagen op deze terminal.

De grootste kolenterminal, HES Bulk Terminal (voormalig: Overslag Bedrijf Amsterdam (OBA)), is sinds het kolenbesluit van het Havenbedrijf in 2017 bezig met een transitieproces. De eerste stap nam HES in 2020, nadat de Hemweg kolencentrale van Vattenfall in december 2019 werd gesloten. HES heeft toen 15 hectaren van het 65 hectaren grote terrein vrij gemaakt voor de overslag van houtpulp en andere recyclebare grondstoffen. Vervolgens werd in 2021 het bedrijf IGMA overgenomen. IGMA houdt zich bezig met de op- en overslag van agrarische bulkgoederen en is gevestigd in de Vlothaven. Deze activiteiten worden verplaatst naar de HES Bulk terminal. In april 2023 is HES met de bouw van een nieuwe loods gestart. De loods wordt 300 meter lang en 18 meter breed en biedt een verdubbeling van de huidige opslagcapaciteit voor agriproducten. Naar verwachting is de loods in juli 2024 gereed. Met de daling van de kolenoverslag en de stijging van de overslag van agriproducten en recyclebare producten, verwacht HES medio 2024 dat de kolenoverslag in tonnage minder dan de helft zal uitmaken van de totale overslag.



Op 29 februari 2024 publiceerde HES op zijn website dat het een voorlopige overeenkomst heeft gesloten met EMC Cement, onderdeel van EMC Technology, voor de bouw van een volledig elektrische, uitstootvrije cementfabriek[16]. . Als het doorgaat is het de bedoeling dat de fabriek eind 2025/begin 2026 operationeel zal zijn. Een dubbelslag als het gaat om de verduurzaming van

[16] https://www.hesinternational.eu/en/newsroom/breakthrough-zero-carbon-cement-plant-to-be-built-at-the-port-of-amsterdam

de terminal en de Amsterdamse haven. Hoeveel hectares hiermee gemoeid zijn is nog niet bekend, maar het is weer een vervolgstap in het transformatieproces.

De zoektocht van HES naar alternatieve ladingstromen gaat de komende jaren door. Niet alleen om te voldoen aan de doelstelling van het Havenbedrijf, maar ook omdat zijn belangrijkste afnemers, de elektriciteitsproducenten in Duitsland, de opwekking van elektriciteit met kolencentrales de komende jaren fors zullen terugdringen. RWE, de belangrijkste afnemer, heeft al laten weten vanaf 2028 geen kolen meer af te nemen. Dat de Duitse elektriciteitsbedrijven hier al serieus werk van maken, bleek vorig jaar toen de productie van elektriciteit uit steenkool in Duitsland naar het laagste niveau sinds de jaren zestig was gedaald. Dit was mogelijk doordat er in 2023 meer hernieuwbare energie was geproduceerd en ook meer elektriciteit was geïmporteerd.[17] De daling van de kolenoverslag in de Amsterdamse haven was in 2023 al goed zichtbaar. In dat jaar werd 7,4 miljoen ton overgeslagen, tegen 14,2 miljoen ton in 2022, een daling met 48 %.

Hiermee kunnen we constateren dat de uitfasering van de kolenoverslag in de Amsterdamse haven volgens schema verloopt en zeker voor het eind van 2030 zal zijn gerealiseerd. Ik vertrouw erop dat motie 357 hiermee is afgedaan.

Motie 558 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Kabamba en Ernsting inzake compensatie voor verdreven bewoners Cesar, waarin het college wordt verzocht:
- om, idealiter in gezamenlijkheid met andere betrokken overheden zoals de gemeente Rotterdam en het Rijk, Europese bedrijven die zich voor de winning van kolen in Colombia schuldig hebben gemaakt aan mensenrechtenschendingen op te roepen om de schade gedaan aan de oorspronkelijke bewoners passend te compenseren.

In de periode tussen 1996 en 2006 hebben de internationaal opererende mijnbouwbedrijven Drummond en Glencore opgetrokken met paramilitaire groeperingen. Volgens een onderzoeksrapport van de vredesorganisatie Pax uit 2014 (*The Dark Side of Coal*)[18] zijn vele tienduizenden boeren verdreven van hun land, waarbij drieduizend doden zijn gevallen.

Het Havenbedrijf is indertijd enorm geschrokken van de ernstige mensenrechtenschendingen in de provincie Cesar. Het Pax-rapport had grote impact binnen het Havenbedrijf. Het vormde de directe aanleiding voor het opzetten van een beleid omtrent ketenverantwoordelijkheid en het droeg bij, samen met het klimaatakkoord van Parijs in 2015, aan het kolenbesluit van maart 2017 om de kolen in 2030 uit te faseren.

Na de publicatie is het Havenbedrijf in 2015 lid geworden van *Better Coal*, eerst nog als onderdeel van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), in 2020 als zelfstandig lid. Ook participeert het Havenbedrijf in de *Colombia Working Group* van *Better Coal*. Ondanks haar actieve deelname aan *Better Coal* moet het Havenbedrijf constateren dat haar invloed gering is. De onderzoeken door

[17] Bron: Nieuwsblad Transport, 4 januari 2024.
[18] https://paxforpeace.nl/publications/the-dark-side-of-coal/

Better Coal naar misstanden worden niet door een onafhankelijke instantie verricht, de resultaten van die onderzoeken zijn niet openbaar en de voorgestelde verbeteringen kunnen niet bindend worden opgelegd. Dit is kritiek die ook wordt geuit door NGO's als Pax en SOMO.

Op suggestie van raadslid Bobeldijk sprak ik op 16 november 2023 met een delegatie uit Colombia, die op uitnodiging van Oxfam-Novib een bezoek bracht aan Nederland. In dat gesprek werd duidelijk dat boeren die opkomen voor hun rechten nog steeds worden bedreigd. Daarnaast hebben slachtoffers nog steeds geen genoegdoening gekregen voor het aangedane onrecht.

Hoewel de Colombiaanse regering en de betreffende mijnbouwbedrijven in eerste instantie verantwoordelijk zijn voor de gepleegde mensenrechtenschendingen, hebben Colombiaanse stakeholders met medewerking van Pax en SOMO een klacht in gediend bij het OESO-NCP in Den Haag tegen de energiebedrijven RWE, Vattenfall, Uniper en Engie die de Colombiaanse kolen hebben afgenomen of nog afnemen wegens indirecte betrokkenheid. Daarnaast heeft men ook een klacht ingediend tegen de havens van Rotterdam en Amsterdam, omdat zij deel uitmaken van de keten. Het NCP OESO zal oordelen over de ontvankelijkheid en over de verantwoordelijkheid van de directe en indirecte betrokkenen.

Het Havenbedrijf en de gemeente Amsterdam werken volledig mee met dit proces. De gemeente roept de Amsterdamse kolenterminals en andere betrokkenen op dit ook te doen. Navraag bij diverse betrokkenen leerde ons dat partijen eerst het oordeel van het NCP OESO af willen wachten, met name omdat de mijnbouwbedrijven ervan beticht worden direct verantwoordelijk te zijn. De OESO-richtlijnen schrijven een classificatie voor met verschillende mate van invloed en bijbehorende invloedssfeer en verantwoordelijkheid. In het geval van deze casus is de invloedsfeer van de afnemers geringer en is die van de overslagterminals en havenbedrijven het geringst.

De gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf zullen de ontwikkelingen volgen en de raad op de hoogte brengen van de beslissing van het NCP OESO. Wanneer deze beslissing valt is niet bekend. Ik vertrouw erop dat motie 358 hiermee is afgedaan.

Motie 559 van de leden Bakker, Veldhuyzen, Schmit, Ernsting inzake Amsterdam bloedkolenvrij, waarin het college wordt verzocht:
- zich in te spannen om de overslag en het gebruik van steenkool afkomstig uit Cesar (Colombia) zo snel mogelijk te laten stoppen;
- hiertoe bedrijven in de haven en energiecentrales aan te spreken op hun ketenverantwoordelijkheid met het dringende verzoek om steenkool uit Cesar (Colombia) te boycotten.

Hoewel het Havenbedrijf het niet kan afdwingen, voert het wel gesprekken om deze doelstellingen te bereiken. De gemeente doet dit zelf ook.

Op 1 december 2023 heb ik een bezoek gebracht aan de HES Bulk Terminal, waar ik heb gezien dat de transformatie van de kolenterminal gestaag vordert. Tijdens dat bezoek heb ik ook de op- en overslag van steenkolen uit Cesar ter sprake gebracht en gevraagd of het mogelijk is om deze te

stoppen. De directie deelde de zorg over de situatie in Cesar, maar beschikt niet over de zeggenschap om de kolen uit Cesar te boycotten. De overgeslagen kolen zijn geen eigendom van HES, maar van de energiemaatschappijen en volgens de lopende contracten hebben die het recht om kolen te importeren, zolang internationale wetgeving dat niet verbiedt. HES heeft toegezegd om de zorg van de gemeente Amsterdam over de situatie in Cesar onder de aandacht te brengen van de specifieke afnemers van de kolen uit Cesar.

Daarnaast zal het college de op Amsterdams grondgebied gevestigde energiebedrijven vragen om de herkomst van hun grondstoffen te onderzoeken en te stoppen met de inkoop van grondstoffen waarbij mensrechten worden geschonden.

Ik vertrouw erop dat motie 359 hiermee is afgedaan.

Algemene conclusie
Ketenverantwoordelijkheid is helaas niet eenvoudig te realiseren. Toch worden er belangrijke stappen gezet. De gemeente blijft zich, samen met het Havenbedrijf, inspannen om er voor te zorgen dat alle goederen die onze stad passeren een eerlijke en duurzame oorsprong hebben.

In deze brief heb ik beschreven hoe het Havenbedrijf verantwoordelijkheid neemt om duurzame handelsketens te realiseren. Tegelijkertijd kan ik mij voorstellen dat nog niet al uw vragen over dit onderwerp zijn beantwoord. Daarom heb ik het Havenbedrijf gevraagd en bereid gevonden om over het onderwerp ketenverantwoordelijkheid een technische sessie te houden. Indien u dat wenst kunnen wij dat voor u organiseren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Hester van Buren
Wethouder Lucht- en Zeehaven

Bijlage:
1 **OESO-richtlijnen en Europese wet- en regelgeving**

Bijlage 1: OESO-richtlijnen en Europese wet- en regelgeving

OESO-richtlijnen
De OESO heeft richtlijnen inzake ketenverantwoordelijkheid opgesteld voor multinationale ondernemingen. Deze richtlijnen maken onderdeel uit van de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen'[19]. Deze richtlijnen zijn in 1976 opgesteld. Zij worden inmiddels door 50 landen onderschreven en zijn gebaseerd op internationale verdragen zoals van de *International Labour Organisation* (ILO) en de Universele Verklaring voor de Rechten van de Mens. In 2000 en 2011 zijn ze aangepast aan de laatste ontwikkelingen op het gebied van IMVO en ketenverantwoordelijkheid, zoals de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* (UNGP's). Hiermee zijn ze tot nu toe de enige door overheden onderschreven MVO-richtlijnen voor internationaal ondernemen en het enige kader dat een geschillensysteem bevat.

OESO richtlijnen zijn juridisch niet bindend en kunnen juridisch niet worden afgedwongen. Het zijn aanbevelingen aan multinationale ondernemingen. De OESO richtlijnen worden door de Nederlandse overheid onderschreven en ze maken duidelijk wat de Nederlandse overheid van bedrijven verwacht op het gebied van MVO bij het internationaal zakendoen.

Om bedrijven aan te sporen gebruik te maken van de richtlijnen heeft elk land dat de OESO richtlijnen onderschrijft een Nationaal Contactpunt (NCP). Het 'Nederlands Nationaal Contactpunt voor de OESO-richtlijnen' bestaat uit vier onafhankelijke leden en is ondergebracht bij het ministerie van Buitenlandse zaken. NCP heeft tot taak de bedrijven bekend te maken met de OESO-richtlijnen en de toepasbaarheid ervan te bevorderen. Daarnaast behandelt het NCP meldingen van personen, maatschappelijke organisaties en andere stakeholders die een meningsverschil hebben over de toepassing van de richtlijnen. Het NCP start dan een bemiddelingstraject met als doel tot een gezamenlijke oplossing te komen. In Nederland is naleving van de OESO-richtlijnen een voorwaarde voor het verkrijgen van financiële overheidsondersteuning bij internationale handels- en investeringsactiviteiten en voor het deelnemen aan handelsmissies.

Europese wet- en regelgeving
De Europese Unie heeft de afgelopen jaren op het terrein van Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO) veel wet- en regelgeving aangenomen. Over ketenverantwoordelijkheid is op 29 juni 2023 de Europese Ontbossingsverordening in gegaan (EU *Deforestation Regulation* (EUDR))[20]. Met de verordening wil de EU verdere ontbossing en verlies van natuur voorkomen. Deze verordening raakt onder andere de productie van palmolie, hout, rubber, soja, cacao, koffie en rundvlees. Vanaf 30 december 2024 moeten importeurs, exporteurs,

[19] https://www.oesorichtlijnen.nl/oeso-richtlijnen/algemene-informatie-oeso-richtlijnen
[20] Verordening (EU) 2023/ van het Europees Parlement en de Raad van 31 mei 2023 betreffende het op de markt van de Unie aanbieden en de uitvoer uit de Unie van bepaalde grondstoffen en producten die met ontbossing en bosdegradatie verband houden, en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 995/2010 (europa.eu)

en binnenlandse producenten kunnen aantonen dat er niet ontbost is om de producten te maken. Handhaving zal plaatsvinden door de nationale overheid.

Een andere belangrijke stap heeft de Europese Unie in februari 2022 gezet met de lancering van: 'Voorstel voor een Richtlijn inzake passende zorgvuldigheid in het bedrijfsleven op het gebied van duurzaamheid'[21]. Deze richtlijn voor het bedrijfsleven is essentieel voor het welslagen van de overgang van de Europese Unie naar een klimaatneutrale en groene economie, overeenkomstig de Europese Green Deal, en voor het bereiken van de *Sustainable Development Goals* (SDG) van de Verenigde Naties, waaronder de doelstellingen inzake mensenrechten en milieu.

De richtlijn creëert een gelijk speelveld voor bedrijven die op de Europese markt willen verkopen. Als eerste zullen de regels gelden voor bedrijven met meer dan 500 werknemers. Het is de bedoeling dat grensgetallen later omlaag gaan. Deze Richtlijn is op 1 juni 2023 behandeld en vastgesteld in het Europees Parlement en omgezet in een Europees wetsontwerp dat nu ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Europese lidstaten.

Als het wetsontwerp wordt aangenomen, heeft dit vergaande consequenties voor bedrijven die verantwoordelijk zijn voor negatieve effecten op de mensenrechten en het milieu die zij hebben veroorzaakt, waartoe zij hebben bijgedragen of waarmee zij rechtstreeks in verband staan. Dit geldt voor hun eigen activiteiten, de activiteiten van hun dochterondernemingen en de activiteiten die worden uitgevoerd door entiteiten in de waardeketen waarmee de onderneming een zakelijke relatie heeft. Invoering van de Europese wetgeving geeft de lidstaten een instrument om ketenverantwoordelijkheid juridisch af te dwingen.

[21] resource.html (europa.eu)