

**Interviewverslagen in kader van
AVV-Omgevingsanalyse t.b.v.
DGG-programma Verantwoord
Ondernemen en Marktordening**

**Fase 2: spoorvervoer, zeescheepvaart en
buisleidingentransport**

november 2002



Interviewverslagen in kader van AVV-Omgevingsanalyse t.b.v. DGG-programma Verantwoord Ondernemen en Marktordening

Fase 2: spoorvervoer, zeescheepvaart en buisleidingentransport

november 2002

Arjan Levinga
Sieds Halbesma

Colofon

Uitgegeven door:
Adviesdienst verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Auteurs Arjan Levinga
Sieds Halbesma
Telefoon: 010 282 5720
010 282 5993
Fax: 010 282 5643
Email adres: e.a.r.levinga@avv.rws.minvenw.nl
s.halbesma@avv.rws.minvenw.nl

Projectcode: VG.2002.201
Datum: november 2002

Inhoudsopgave

Verslag interview met **Pieter Langebaerd**, hoofd van de sector Strategie, Kennis en Advies van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) 5

Verslag interview met **Johan ter Poorten**, manager Public Affairs van Railion Benelux 11

Verslag interview met **Jaap Hoogcarspel**, algemeen directeur van Air Liquide Industrie 15

Verslag interview met **Kees van der Flier**, regio-manager Europe van de afdeling Logistics & Transport van Corus IJmuiden 19

Verslag interview met **Teun Tuijtel**, divisie-manager Infrastructuur en Milieu van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam 23

Verslag interview met **Huib van Gorp**, bestuurslid van het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer 29

Verslag interview met **Pieter van Agtmaal** (algemeen directeur) en **Tonnis Tammes** (stafmedewerker Scheepvaartpolitieke, Economische en Juridische Zake) van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) 33

Verslag interview met **Ferdinand Kranenburg**, secretaris van de Raad voor Zeeverladers van de EVO 37

Verslag interview met Pieter Langebaerd, hoofd van de sector Strategie, Kennis en Advies van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)

datum interview: 15 augustus 2002 (10.00 – 12.30 uur)
interviewers: Arjan Levinga en Sieds Halbesma (AVV)

Inleiding

Het interview was de eerste in de reeks interviews binnen de zeescheepvaartsector. Door AVV is bewust gekozen om de reeks te beginnen met een vertegenwoordiger van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) om een goed algemeen beeld te kunnen verkrijgen van de sector.

De Divisie Scheepvaart van de IVW is belast met het toezicht op de naleving van diverse regelgeving met betrekking tot de veilige en milieuverantwoorde vaart van schepen. Dit betreft de zeevaart (koopvaardij), de visserij en de binnenvaart. Dit interview richtte zich op de zeevaart. Hierbinnen hebben we ons verder beperkt tot de vracht- en tankscheepvaart (het betreft daarmee enerzijds de ruim 600 schepen die onder Nederlandse vlag varen en anderzijds de buitenlandse schepen in Nederlandse havens).

Binnen de organisatiestructuur van de Divisie Scheepvaart kent men de sectoren "Handhaving" (die op eigen initiatief in havens en op werven controleert), "Registratie, Inspectie en Certificering" (die op verzoek van de sector handelt) en "Strategie, Kennis en Advies". De heer Langebaerd is hoofd van de sector "Strategie, Kennis en Advies" en tevens plaatsvervangend Directeur-hoofdinspecteur van de Divisie (de voormalige Scheepvaartinspectie).

Het interview verliep in een open en prettige sfeer. Duidelijk werd dat de heer Langebaerd gedurende het gesprek een meer afgebakend beeld van het begrip Verantwoord Ondernemen begon te ontwikkelen. Mede daardoor eindigde de heer Langebaerd het gesprek met de conclusie dat een goede combinatie van sancties (straffen) en "incentives" (belonen) binnen vastgestelde regelgeving de essentie dienen te zijn van een goed beleid ten aanzien van Verantwoord Ondernemen.

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord

ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

Volgens de heer Langebaerd zullen bedrijven alleen verantwoord ondernemen als dat past binnen de kaders van de primaire doelstellingen winst en continuïteit van het bedrijf. Bedrijven richten zich in eerste instantie dus op "Profit". Daarnaast is de maatschappelijke cultuur mede een factor die van grote invloed is op het reilen en zeilen van een bedrijf (wat wordt nog wel en niet geaccepteerd, de ethiek).

De Nederlandse zeescheepvaart opereert in een mondiaal speelveld. Er is sprake van een internationale bedrijfstak met zeer grote verschillen. Ieder land heeft naast de internationale regels (IMO, ILO) zijn eigen normen en waarden ten aanzien van kwaliteit, veiligheid, ondernemerschap, enzovoort. Dit geldt zowel voor de overheden van als bedrijven binnen die landen. Dit heeft belangrijke gevolgen voor de concurrentiepositie. Nederlandse reders vragen daarom om een "level playing field" waarop zij kunnen concurreren op kwaliteit. Tegelijkertijd is het voor de handhavers de uitdaging om schepen en bemanning die de Nederlandse havens aandoen tenminste aan de internationale minimum-normen te laten voldoen. Hiermee probeert men de zogenaamde "sub standard"-ondernemingen, die het bijvoorbeeld vanuit economische noodzaak minder nauw nemen met de regels en die daarin in sommige gevallen niet worden belemmerd door hun vlaggenstaat, uit de vaart te halen. De aanhouding van een schip door de inspecteur kan daarbij al worden beschouwd als een sanctie, omdat stilliggen geld kost.

Ten aanzien van de definitie van "Verantwoord Ondernemen" merkt de heer Langebaerd nog op dat zodra bepaald gedrag wordt vastgelegd in regelgeving, dat gedrag eigenlijk niet langer onder "Verantwoord Ondernemen" valt als dit wordt opgevat als "gedrag dat verder gaat dan wordt voorgeschreven door de wet".

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

De Divisie Scheepvaart is continu werkzaam op het snijvlak van overheid en markt vanuit haar inspectie- en handhavingstaken. De Divisie Scheepvaart draagt bij in het ontwikkelen van internationale standaarden en normen. Dit gebeurt niet alleen in opdracht van DGG (transportveiligheid), maar ook ten behoeve van de ministeries van VROM (milieu-aspecten) en SZW (arbeidsomstandigheden).

De internationale standaarden ten aanzien van de zeescheepvaart op het gebied van techniek, veiligheid en milieu zijn in internationale regelgeving vastgelegd. Ook Nederland committeert zich aan deze regelgeving. In het "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control" ("Paris MOU") is V&W met 19 landen een overeenkomst aangegaan, waarbij men elkaars

schepen in de nationale havens controleert op basis van gelijksoortige standaarden en normen. Voorbeelden hiervan die gerelateerd kunnen worden aan "Verantwoord Ondernemen" zijn standaarden en normen ten aanzien van leefomstandigheden van bemanningen en veiligheidsmanagement aan boord en door de walorganisaties. De grotere schepen dienen te voldoen aan de door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aanvaardde "International Safety Management Code" ("ISM-code") dat als doel heeft dat de rederijen een veiligheidsmanagementsysteem ontwikkelen. Binnen de Paris MOU wordt jaarlijks een zwarte lijst opgesteld van landen waarvan de schepen in mindere mate voldoen aan de internationale veiligheidsnormen. Schepen die varen onder de vlag van de landen op de zwarte lijst zullen vaker worden geïnspecteerd.

De inspectieresultaten worden tevens actief openbaar gemaakt in jaarberichten en aanhoudingslijsten, zodat duidelijk is welke landen en schepen, voldoen aan de standaarden en normen van de Paris MOU. Ook wordt bijvoorbeeld de "rustbucket" van de maand op Internet aan de "schandpaal genageld". Verladers, die reders willen kunnen kiezen op het criterium "Verantwoord Ondernemen", kunnen dat doen op basis van deze informatie. Dit kunnen ze ook doen op de Internet site van "Equasis", dat een initiatief is van de Europese Commissie. Op deze site worden de inspectiegegevens verzameld van verschillende bronnen, waar onder het Paris MOU.

Omdat het veelal niet eenduidig is welke partijen verantwoordelijk zijn voor het eigendom, management, crewing management en dergelijke kan de verantwoordelijkheid voor de verschillende aspecten diffuus worden. Als gevolg van de invoering van de ISM code zal hier meer duidelijkheid over komen. Het "safety management certificaat" ("SMC") dient namelijk de verantwoordelijke veiligheidsmanager van het schip te vermelden. Daarnaast zal binnen het Port State Control getracht worden de verantwoordelijke charteraar te registreren.

De heer Langebaerd geeft aan dat de mate en kwaliteit van vlaggestaat-inspecties sterk kan verschillen. Als reden hiervoor wordt aangegeven dat in sommige landen de inspectie wordt uitgevoerd door of onder toezicht van de overheden, terwijl in andere landen overheden particuliere klassenbureaus hiervoor mandaat geven zonder dat hier behoorlijk toezicht op wordt gehouden. (NB. Binnen het Paris MOU dienen de port state control-inspecties door de havenstaat autoriteit zelf uitgevoerd te worden. Het zo goed mogelijk harmoniseren en uniformeren van deze inspecties is een belangrijk beleidsdoel van het Paris MOU.)

Particuliere klassenbureaus zijn in veel landen, waaronder Nederland, gerechtigd om keuringen uit te voeren op de technische aspecten van een nieuw te bouwen schepen en varende schepen onder Nederlandse vlag. Zowel bij deze activiteit, als bij de inspectie van schepen in de havens (ook buiten Nederland) kan de rol van deze bureaus, volgens de heer Langebaerd, niet altijd als volledig onafhankelijk beschouwd worden. De klassenbureaus zijn immers afhankelijk van de reders voor opdrachten.

Hoewel in Nederland de situatie redelijk onder controle is, wordt beoogd om een verschuiving te bewerkstelligen van de uitvoerende (vergunningverlenende) taken van de Divisie Scheepvaart naar de meer handhavende taken. Hierdoor kunnen ook de inspecties van de klassenbureaus beter beheerst worden.

De Nederlandse scheepvaartsector (varende onder Nederlandse vlag) valt grotendeels onder de internationale regelgeving (met hier en daar enkele nationale uitwerkingen). In de afgelopen decennia is deze regelgeving internationaal steeds meer geharmoniseerd. Ten aanzien van Arbo-wetgeving hebben Nederlandse schepen echter nog wel met aanvullende regelgeving van doen die niet geldt voor buitenlandse schepen in Nederlandse wateren.

Vanwege toenemende commerciële druk in de sector komt het veiligheidsmanagement ook onder druk te staan. Tevens loopt de kennis van de regelgeving, mede door de grote hoeveelheid daarvan, terug bij de werven, reders en zeevarenden. Volgens de heer Langebaerd wordt de Divisie Scheepvaart op dit moment gedwongen zich te veel op dienstverlening aan de sector (in Nederland) te richten en komt het te weinig toe aan het uitvoeren van taken met een meer handhavend karakter

Volgens de heer Langebaerd is de rol van de overheid om, ter stimulering van het beleid, "incentives" te ontwikkelen. Binnen de sector zelf zou gewerkt kunnen worden aan kwaliteitsmechanismen voor zelfregulering. In bepaalde specifieke sectoren van de scheepvaart zou dit zeker kunnen werken. Voor het grootste deel van de wereldvloot moet men hier echter niet al te hoge verwachtingen van hebben.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

Een winst ten aanzien van Verantwoord Ondernemen in de mondiale zeescheepvaartsector valt te behalen door het intensiveren van het toezicht met behulp van bijvoorbeeld de in het Paris MOU gehanteerde systematiek. Door de inrichting van vergelijkbare MOU's kan het net zich sluiten. Volgens de heer Langebaerd zijn er voldoende regels opgesteld, maar worden ze lang niet altijd nageleefd, mede door gebrekkige (vlaggestaat-)inspecties.

Volgens de heer Langebaerd voldoen over het algemeen de Nederlandse reders goed aan de internationale regelgeving. Nederlandse schepen moeten op de wereldmarkt concurreren op kwaliteit, niet direct op de prijs. Om de kosten van de werkzaamheden toch concurrerend te houden, kunnen deze bedrijven vaak echter niet hogere normen of kwalitatief betere standaarden hanteren dan die in internationale verdragen zijn opgenomen. De bereidheid daartoe is er in beginsel wel, maar slechts in het geval dat ook de overige schepen in de internationale zeescheepvaartsector bereid zijn hieraan invulling te geven.

De Divisie Scheepvaart werkt op dit moment aan een "ranking"-systeem waarin Nederlandse reders worden ingeschaald op basis van het naleven van de regelgeving. Deze gegevens zijn vooralsnog voor intern gebruik. In de toekomst kan deze ranking wellicht ook gebruikt worden voor een sanctie- en "incentives"-beleid. Dit zou bijvoorbeeld vorm kunnen krijgen in meer of minder inspecties, of in het neerleggen, als incentive, van de uitvoering van de jaarlijkse inspecties bij de reder zelf.

Een algemene trend in de internationale zeescheepvaart is dat er steeds meer naar "incentives" wordt gezocht in de regelgeving, naast de oriëntatie op sancties uit het verleden. Een voorbeeld van een internationale incentive is de

Green Award, dat wordt uitgegeven door diverse wereldhavens. Hierbij kunnen schepen die aan de kwaliteitsnormen voldoen onder andere een reductie op de havengelden krijgen.

Een tweede trend is dat Nederland steeds meer “slechts” een registratieland wordt, waarbij een deel van het (nautisch) management vanuit Nederland wordt gevoerd. De schepen varen dus weliswaar onder Nederlandse vlag, maar hebben een (bijna) volledig buitenlandse bemanning.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

In algemene zin zijn verladers geneigd meer aandacht te hebben voor de kwaliteit van de reder (en zijn daarmee eerder bereid om te betalen voor Verantwoord Ondernemen) als de lading kwaliteitsgevoelig is. Dit is vooral aan de orde in gespecialiseerde sectoren als chemicaliën. Bij andere sectoren zoals containertransport is dit minder en bij stukgoed/bulk zelfs zorgelijk.

Daarnaast komen echter ook sommige verladers (met name in de olie-industrie en de chemiesector) en verzekeringsmaatschappijen steeds meer met eigen inspecties op schepen. Opzichzelf zijn dit goede initiatieven, doch de belasting van de scheepsbemanning neemt door alle particuliere inspecties steeds meer toe. Een belangrijk deel van de inspecties in de Rotterdamse haven zou daarmee al worden uitgevoerd door het bedrijfsleven zelf (terwijl het beeld bestaat dat de overheid verantwoordelijk is voor het grote aantal inspecties).

Verslag interview met Johan ter Poorten, manager Public Affairs van Railion Benelux N.V.

datum interview: 16 augustus 2002 (11.00 – 12.30 uur)
interviewers: Mirjam Keijzer (DGG) en Arjan Levinga (AVV)

Inleiding

Railion is een internationaal opererende transportonderneming met als kernactiviteit railgoederenvervoer. Railion is het resultaat van de fusie tussen DB Cargo, NS Cargo en DSB Gods. In Nederland, België en Luxemburg werkt Railion onder de naam Railion Benelux. De houdstermaatschappij Railion GmbH zetelt in Mainz. De aandelen zijn voor 92% in handen van DB AG, voor 6% van de N.V. Nederlandse Spoorwegen en voor 2% van DSB.

De heer Ter Poorten heeft jarenlange ervaring binnen de Railion-organisatie. Nadat hij zich in zijn vorige functie heeft beziggehouden met strategiedenken, is de heer Ter Poorten nu manager Public Affairs. Zijn kerntaak bestaat hierbij uit het onder de aandacht van de politiek brengen van het concept "spoorvervoer" en misstanden daaromtrent weg te werken.

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

Voor het huidige, particuliere Railion staat "Profit" als vanzelfsprekend voorop, vanwege de continuïteit van het bedrijf. Toen men nog onderdeel vormde van een staatsbedrijf was dit anders. Volgens de heer Ter Poorten hebben de spoorwegen in andere landen, zoals Frankrijk, ook een sociaal doel, in de zin dat het zo veel mogelijk mensen in dienst hebben van het bedrijf wordt gebruikt als middel tegen de werkloosheid.

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

Volgens de heer Ter Poorten gaat het bij maatschappelijk verantwoord ondernemen binnen spoorvervoer om veiligheid, milieu (geluid, stank, modal shift) en het bieden van een oplossing van knelpunten op de weg.

De heer Ter Poorten stelt dat allerlei onjuiste opvattingen bij de politiek en het grote publiek ten aanzien van bijvoorbeeld gevaar/veiligheid en de markt ertoe leiden dat er niet-commerciële barrières worden opgeworpen die bedrijven ervan kunnen weerhouden om van wegtransport over te stappen op spoorvervoer. Dit, terwijl de veiligheid van het spoorvervoer juist door Railion wordt gebruikt als argument om grote verladers (met name de chemische industrie) ertoe te bewegen klant te worden of te blijven. Volgens de heer Ter Poorten is het veel "verantwoorder" om gevaarlijke producten per spoor te vervoeren dan over de weg (waarbij de heer Ter Poorten nog opmerkt dat het beter is te spreken van "chemische stoffen" en "nucleaire stoffen" dan van "gevaarlijke producten").

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

Binnen het Nederlandse spoorvervoer bestaat geen koepelorganisatie als binnen het wegtransport (TLN) die de belangen van de sector behartigt. Railion, die de grootste partij is binnen het Nederlandse spoorvervoer, moet dit dus zelf doen. De kleinere maatschappijen (ACTS, Shortlines, ...) liften mee met de inspanningen die Railion levert. Deze inspanningen richten zich met name op het verbeteren van het imago van het spoorvervoer door middel van het informeren, zowel binnen het bedrijf als daarbuiten.

Railion doet dit bijvoorbeeld door het initiëren en organiseren van een congres (dat in november 2001 plaatsvond) voor burgemeesters en brandweercommandanten van gemeentes langs het spoor en waarbij uitleg werd gegeven over het bedrijfsproces van Railion. Daarnaast verzorgt Railion publicaties en voert men, samen met bijvoorbeeld de EVO, overleg binnen de "rail chemie club".

Binnen Railion wordt het personeel door middel van posters en brochures gewezen op de verantwoordelijkheid die men heeft voor veilig vervoer. Als voorbeeld hiervan kan de, in alarmkleuren uitgeven, publicatie "Responsible care. Kijk uit!" worden gezien. Deze publicatie maakt deel uit van een actieprogramma met als doel "om letsel en materiële schade een krachtig halt toe te roepen. En om imago en winst te verbeteren.". In de brochure wordt gewezen op de noodzaak om veilig te werken, niet alleen om letsel bij het personeel van Railion te voorkomen, maar ook om ongelukken te voorkomen waardoor omwonenden van rangeerterreinen en van trajecten waar Railion met gevaarlijke stoffen doorheenrijdt zouden kunnen worden getroffen. Daarnaast leiden schade- en letselgevallen tot hoge financiële kosten die de winst van het bedrijf aantasten, waarmee de "responsible care" voortkomt uit een welbegrepen eigenbelang.

Binnen het actieprogramma vindt verscherpt toezicht plaats op het naleven van procedures en regels ten aanzien van veiligheid.

Voor de overheid ziet de heer Ter Poorten vooral een ondersteunende en faciliterende rol weggelegd, waarbij de rijksoverheid vooral het accent op

verbetering van de railinfrastructuur zou moeten leggen. Dit zou dan op een zondanige wijze moeten gebeuren, dat knelpunten worden weggehaald en waarbij er een link gelegd wordt met het publieke belang. De heer Ter Poorten pleit er dan ook voor dat het mogelijk wordt gemaakt dat goederentreinen niet door de stad, maar om de stad rijden (zodat bijvoorbeeld het veiligheidsrisico afneemt) en dat goederenvervoertreinen minder gebruik hoeven te maken van het reizigersnetwerk. Hiermee, of door een andere planning door de verkeersleiding, zou ook voorkomen kunnen worden dat goederenvervoertreinen moeten afremmen voor reizigerstreinen, hetgeen brandstof bespaart en tot minder geluidsoverlast leidt.

Hierop aansluitend heeft de overheid volgens de heer Ter Poorten een belangrijke rol in de communicatie over spoorvervoer naar het grote publiek.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

Als belangrijke belemmering noemt de heer Ter Poorten dat spoorvervoer, met name in het buitenland, zeer bureaucratisch is en daarmee weinig flexibel in vergelijking met het wegtransport, dat een lage toetredingsdrempel kent.

Volgens de heer Ter Poorten wordt de discussie over het spoorvervoer niet altijd op grond van eigenlijke argumenten gevoerd. Hij verwijst hierbij naar de gang van zaken rond de locatie van spoorembplacements, zoals in Venlo. De plaatselijke politiek duidt de spooractiviteiten aan als gevaarlijk (rangeeractiviteiten) en hinderlijk (lawaaioverlast), terwijl er volgens de heer Ter Poorten nauwelijks wordt gerangeerd (meestal vindt er alleen een wisseling plaats van een Nederlandse voor een Duitse locomotief) en er maar weinig omwonenden zijn. (Volgens de heer Ter Poorten gaat het de politiek er eigenlijk om dat de grond van het rangeerterrein vrijkomt voor woning- of kantoorbouw in het centrum van de stad.)

De heer Ter Poorten stelt dat de problemen rond de locatie van spoorembplacements tevens aantonen dat regionale bevoegdheden (in dit geval met betrekking tot milieuvergunningen) de nationale doelstellingen (modal shift) kunnen belemmeren.

Daarnaast is volgens de heer Ter Poorten niet altijd duidelijk wie verantwoordelijk is. Bijvoorbeeld ten aanzien van tunnelveiligheid gaat het om een gedeelde verantwoordelijkheid van Railion, de verkeersleiding en gemeentes.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Volgens de heer Ter Poorten heeft Railion een aandeel van 2% in het totale goederenvervoer in Nederland (inclusief pakketdiensten). In het transport over langere afstand (i.e. 300 kilometer of meer) heeft men een aandeel van 10 tot 15%. In het transport naar Italië (exclusief buisleidingentransport) heeft men zelfs een aandeel van 80%.

Het railgoederentransport is onderverdeeld in de drie delen van ongeveer gelijke grootte: gecombineerd vervoer, complete treinladingenvervoer en wagenlading-vervoer.

Ongeveer een kwart van het transport door Railion betreft chemische producten en een derde gecombineerd vervoer (wissellaadbakken, containers). In de sectoren complete treinladingen en wagenladingen zijn de vervoerde producten chemicaliën en general cargo (auto's, graanproducten, ...).

Sommige verladers kiezen er volgens de heer Ter Poorten bewust voor om hun producten over het spoor te laten vervoeren, om zo minder vervoer over de weg te bewerkstelligen. Dit wordt in bepaalde gevallen gedaan vanuit imago-overwegingen.

datum interview: 28 augustus 2002 (9.30 - 11.00 uur)
interviewers: Arjan Levinga en Sieds Halbesma (AVV)

Inleiding

Het interview was de eerste van twee interviews met vertegenwoordigers binnen de buisleidingensector. Het gesprek verliep in een open sfeer, waarbij de heer Hoogcarspel een beeld schetste van de eigen organisatie en haar doelstellingen ten aanzien van Verantwoord Ondernemen.

De heer Hoogcarspel gaf aan tevens bestuurslid te zijn van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland, waarvan de directeur Uitvoering van Rijkswaterstaat voorzitter is. De stichting Buisleidingenstraat beheert een 100 meter brede strook land van Rotterdam via Bergen op Zoom tot de Belgische grens, waarin alle grote buisleidingen gebundeld zijn. Door de heer Hoogcarspel is expliciet aangegeven dat zijn uitspraken tijdens dit interview gemaakt zijn vanuit zijn positie als algemeen directeur van Air Liquide Industrie.

Air Liquide Industrie is een onderdeel van het Franse moederbedrijf Air Liquide, dat reeds 100 jaar bestaat en wereldwijd vertegenwoordigd is in ruim 60 landen en ongeveer 32.000 werknemers heeft. Air Liquide Industrie fabriceert op grootschalige wijze industriële gassen, welke ze per buisleidingen naar de klant vervoert. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om waterstof, stikstof en zuurstof voor grote industrieën. Daarnaast heeft Air Liquide Industrie een aantal warmtekrachtcentrales in bedrijf.

De fabricage van de industriële gassen vindt plaats in fabrieken die veelal gesitueerd zijn op de site van haar klanten. Deze fabrieken zijn onderling verbonden met een buisleidingennetwerk. In Nederland staan fabrieken in Rotterdam (Rozenburg), Bergen op Zoom en Terneuzen, die opgenomen zijn in een buisleidingennetwerk dat zich uitspreidt over Noordwest Frankrijk, België en Zuidwest Nederland. Binnen de Air Liquide groep zijn er soortgelijke netwerken in andere delen van Europa en in de Verenigde Staten.

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

De SER-definitie voor verantwoord ondernemen wordt onderkend. Wel geeft de heer Hoogcarspel per element een aanscherping. "Profit" staat voorop, maar binnen de maatschappelijke en uiteraard de wettelijke regels, bij "Planet"

richt Air Liquide Industrie zich met name op milieu-aspecten en bij "People" gaat het vooral om veiligheid.

Verantwoord ondernemen betekent voor de heer Hoogcarspel in de praktijk dat het bedrijf moet streven naar continuïteit van het bedrijf binnen de kaders van maatschappelijke acceptatie van haar werkzaamheden (de "license to operate"). Dit betekent bijvoorbeeld dat je wel zuinig om moet gaan met grondstoffen, maar vooral ook zorg moet dragen voor een goede concurrentiepositie van het bedrijf. Het nastreven van een efficiënte bedrijfsvoering kan op die manier gunstig zijn voor het klimaat en tegelijkertijd bijdragen aan de winst van het bedrijf.

Als ondernemer dien je je aan de regels en wetgeving van de overheid te houden. Daarentegen stelt de heer Hoogcarspel dat de overheid, als betrouwbare partner in verantwoord ondernemen op de langere termijn, haar regels, (milieu-investerings)subsidies en wetgeving voor langere tijd consistent moet houden. Air Liquide Industrie sluit namelijk contracten van 15 jaar met haar klanten (vanwege grote initiële investeringen), welke mede gebaseerd zijn op deze nationale regelgeving.

Het loslaten van de elektriciteitsprijs is een gevaar voor de sector van warmtekrachtkoppeling (WKK). In het verleden was er een vaste prijs voor elektriciteit (vastgesteld via de SEP). Door goedkopere energie uit kern- en koolcentrales in het buitenland is de Nederlandse markt onder spanning gekomen. Prijscompensaties via het afschaffen van brandstofbelasting en de reguliere energiebelasting (REB) zorgen nog maar voor een zeer mager bedrijfsrendement op bestaande investeringen. De heer Hoogcarspel spreekt zijn angst uit over het mogelijk verdwijnen van deze compensatiemaatregelen.

3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

De doorvertaling van de SER definitie levert de volgende vier elementen op in de werkprocessen van Air Liquide Industrie, waarop in kwartaal- en jaarplannen wordt gemonitord en zonodig bijgestuurd:

1. Kwaliteit

De kwaliteitsdoelstellingen en -eisen worden centraal, vanuit het moederbedrijf vastgesteld voor Nederland en Europa. Air Liquide Industrie is ISO-gecertificeerd.

2. Veiligheid

De veiligheidsdoelstellingen en -eisen worden tevens centraal vastgesteld. De heer Hoogcarspel vindt dat het bedrijf een verantwoording heeft in het veiligheidsaspect zowel naar de omgeving en de medewerkers, waarbij dan wel rekening wordt gehouden met de maatschappelijk context van het land waarin de werkzaamheden plaatsvinden.

Het gaat bij veiligheid in de eerste plaats om de doelstelling van "nul ongevallen". Hierbinnen wordt bijvoorbeeld eigen personeel aangesproken op de eigen verantwoordelijkheid en kent Air Liquide

Industrie een personeelsbeleid dat is gericht op een evenwichtig personeelsbestand (waarbij de jongeren gecoacht worden door de ouderen). Daarnaast worden ook hoge eisen gesteld aan de performance van aannemers op het gebied van veiligheid. Tegelijkertijd zijn er ook klanten van Air Liquide Industrie die om veiligheidsredenen inzicht vragen in het drugs- en alcoholbeleid van het bedrijf.

3. Milieu

De milieudoelstellingen en –eisen worden deels centraal vastgesteld en deels via aanvullende Nederlandse regelgeving.

Air Liquide Industrie heeft het Convenant energie-benchmark ondertekend om de Kyoto-milieudoelstellingen te halen (doel is om bij de beste 10% ter wereld te behoren). Hiervoor heeft het bedrijf intern diverse aanpassingen in het werkproces doorgevoerd.

4. ARBO

De Arbo-regelgeving is landgebonden. De Nederlandse voorschriften worden aldus toegepast door Air Liquide Industrie. De heer Hoogcarspel wijst op het feit dat het naleven van de Arbo-regelgeving terugslaat op de veiligheid en daarmee dus ook van belang is voor de omgeving van het bedrijf.

Bovenstaande elementen worden door de heer Hoogcarspel tevens als belangrijke vormgevers van het imago van de organisatie gezien. Dit imago werkt door naar de klanten, maar ook naar de werknemers. Het imago van het bedrijf op de werknemers wordt expliciet als belangrijk aandachtspunt gesteld om op te treden als een aantrekkelijke werkgever in een krappe arbeidsmarkt.

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

Volgens de heer Hoogcarspel doet de chemische sector die gebruikt maakt van buisleidingtransport nu al veel aan verantwoord ondernemen. Als belangrijk voorbeeld wordt het deelnemen door Air Liquide Industrie aan het Kyoto-convenant genoemd. Aanvullende maatregelen zullen volgens hem afhankelijk zijn van de consistentie en de mate van "incentives" in het overheidsbeleid.

Als interessant voorbeeldproject voor verantwoord ondernemen noemt de heer Hoogcarspel het project "Co-Siting" in de Rotterdamse haven. Doelstelling van dit project is om nieuwe bedrijven zoveel mogelijk bij bestaande en gelijksoortige bedrijven te vestigen, waardoor gezamenlijk van reeds bestaande faciliteiten gebruik gemaakt kan worden en er efficiënt gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare ruimte. De interesse in de chemische industrie is hiervoor groot, maar door de economische teruggang tijdelijk minder expliciet.

Volgens de heer Hoogcarspel zou de overheid zich in eerste instantie moeten richten op het definiëren en reserveren van buisleidingstroken, het financieel bijdragen in de bouw van leidingen en het verlagen van de tarieven om gebruik te maken van de buisleidingstraten. Dit alles met het doel het efficiënte en

veilige buisleidingentransport te stimuleren door middel van het vergroten van de economische haalbaarheid ervan. Overigens benadrukt de heer Hoogcarspel dat het uiteindelijke gebruik van buisleidingen afhankelijk is van de markt. Er kan dus geen resultaatgarantie worden gegeven.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

Volgens de heer Hoogcarspel wordt de potentie van buisleidingentransport onderschat. In het kader van verantwoord ondernemen wijst hij op de hoge efficiëntie van energiegebruik en de veiligheid bij deze vorm van transport, in vergelijking met het transport over weg, spoor of water.

Hoewel hij blij is met het benoemen van buisleidingentransport in het NVVP mist de heer Hoogcarspel met name nog de inpassing van de ontwikkeling van een nationaal buisleidingennetwerk in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Het gaat dan met name om het maken van ruimtelijke reserveringen voor (toekomstige) buisleidingstroken.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Vanuit zijn functie heeft de heer Hoogcarspel alleen uitspraken gedaan over de activiteit industriële gassen. Binnen dit segment staat de veiligheid voorop.

Verslag interview met Kees van der Flier, regio-manager Europe van de afdeling Logistics & Transport van Corus IJmuiden

datum interview: 18 september 2002 (13.00 – 14.45 uur)
interviewers: Arjan Levinga en Sieds Halbesma (AVV)

Inleiding

Corus IJmuiden is een zelfstandig onderdeel binnen de Corus-groep. Naast een tweetal productie-eenheden, kent Corus IJmuiden enkele service-afdelingen, waaronder de afdeling Logistics & Transport ("L&T"). De afdeling L&T bestaat uit een eigen vervoersbedrijf (met name spoorvervoer op het eigen bedrijfsterrein), een havenbedrijf (transport van Corus-producten in de vorm van stukgoederen door middel van binnenvaart, short sea shipping en diepzeevaart), en twee regioteams ("Europe" en "Overseas"). Hiernaast is er binnen Corus IJmuiden nog een apart grondstoffenbedrijf, dat zorg draagt voor de aanvoer van de voor de productie benodigde bulkgoederen ertsen, kolen en kalk.

De heer Van der Flier is manager van het regioteam Europe. Hij is commercieel en operationeel verantwoordelijk voor het bedienen van klanten van Corus IJmuiden. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat we ons binnen dit interview zouden richten op zeescheepvaart. Dankzij zijn functie was de heer Van der Flier echter in staat informatie te geven met betrekking tot meerdere modaliteiten.

Aan stukgoederen laat Corus IJmuiden tegenwoordig ongeveer 1,3 miljoen ton over de weg, 0,9 miljoen ton over het spoor, 1,6 miljoen ton via binnenvaart, 1,6 miljoen ton via short sea shipping en 0,8 miljoen ton via diepzeevaart vervoeren. De verhoudingen zijn in de loop van de tijd enigszins gewijzigd, mede dankzij de pogingen van Corus IJmuiden om een modal shift te bewerkstelligen. Volgens de heer Van der Flier is de afgelopen jaren een verschuiving van 100.000 ton van de weg naar het water gerealiseerd (wat zich vertaalt in een grote vermindering van het benodigde aantal tonkilometers over de weg).

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord

ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

De heer Van der Flier vat verantwoord ondernemen breder op dan alleen het transport, want het betreft volgens hem bijvoorbeeld ook de managementstijl (hoe ga je met je mensen om?). De heer Van der Flier wijst er op dat Corus in eerste instantie een commercieel bedrijf is en dus winst probeert te maken. Dit betekent dat de prijs erg belangrijk is, ook bij het inkopen van transportdiensten.

Bij de andere aspecten van het ondernemen staat bij Corus IJmuiden dan ook uiteindelijk het commercieel belang voorop. Zo wil men voorkomen dat een vervoerder betrokken raakt bij een verkeersongeluk, omdat dit tot schade aan het imago van Corus zou kunnen leiden.

Dit laat onverlet dat Corus IJmuiden niet alleen aandacht schenkt aan "Profit", maar ook aan "Planet" en "People". Zo realiseert men zich dat de staalindustrie weliswaar vervuילend is, maar Corus probeert zo milieuvriendelijk mogelijk te zijn. Daarnaast is binnen Corus IJmuiden veiligheid erg belangrijk. Bij ieder ongeluk vindt daarom een structureel diepte-onderzoek plaats. Ongevallen die leiden tot verzuim en ongevallen met dodelijk afloop worden tot op het hoogste niveau van de organisatie besproken.

Volgens de heer Van der Flier schiet in Nederland de handhaving van regels tekort. Dit het tot gevolg dat het naleven van de wet niet voor alle bedrijven een vanzelfsprekend onderdeel van gewoon ondernemen is. Corus IJmuiden zelf probeert op enkele vlakken verder te gaan dan de wet voorschrijft. Zo heeft de managing director van Corus IJmuiden in 2001 een brief naar de vervoerders van Corus gestuurd waarin gewezen werd op hun plicht tot het naleven de regels met betrekking tot overbelading. In aansluiting daarop heeft Corus IJmuiden in december 2001 alle vrachtwagens gewogen die het bedrijfsterrein verlieten.

Volgens de heer Van der Flier is het naleven door de vervoerders van de beladingsregels op korte termijn niet zo gunstig voor Corus (immers, hierdoor zijn meer ritten nodig), maar onderkent Corus hiermee z'n eigen verantwoordelijkheid voor de langere termijn.

Andere voorbeelden die de heer Van der Flier noemt zijn:

- het maandelijks overleg met de vervoerders over kwaliteit en veiligheid;
- het continue zoekproces naar dikke stromen en mogelijkheden tot modal shift van wegvervoer naar binnenvaart;
- het onderzoek dat men door TNO laat doen naar manieren om lading op een veilige manier vast te zetten;
- de voorlichting die wordt gegeven aan kinderen uit de omgeving van het bedrijfsterrein over de gevaren van het spelen op de door Corus IJmuiden gebruikte spoorlijnen;

- de paragrafen in het Business Plan die gaan over motivatie en veiligheid van het eigen personeel;
- de recente proef waarbij houten keggen waarmee staalrollen worden vastgezet op binnenvaartschepen worden vervangen door kunststof keggen.

Het laatste voorbeeld betreft het binnenvaarttransport binnen Nederland via een pendeldienst waarbij gebruik wordt gemaakt van dedicated schepen. Hiervoor is het voor Corus IJmuiden noodzakelijk om een contract voor langere termijn af te sluiten met een vervoerder. Meer in het algemeen streeft Corus IJmuiden voor al z'n transport naar langere termijn relaties met vervoerders, omdat dit rust voor Corus IJmuiden en zekerheid voor de vervoerder brengt. Corus IJmuiden zoekt daarbij naar continuïteit binnen een commercieel verantwoorde prijs.

Tegelijkertijd stelt de heer Van der Flier echter ook zeer nadrukkelijk dat het verantwoord ondernemen op de door Corus IJmuiden gecharterde schepen de eigen verantwoordelijkheid is van de vervoerder; Corus IJmuiden kijkt alleen naar de kwaliteitsgaranties ten aanzien van het vervoer. Men verlangt dus bijvoorbeeld dat de vervoerder ISO-gecertificeerd is en men probeert zo veel mogelijk gebruik te maken van vervoerders met jonge schepen.

De heer Van der Flier concludeert dat gesteld kan worden dat Corus IJmuiden geen specifiek transportbeleid met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen kent, maar wel allerlei afzonderlijke activiteiten die tezamen in die richting gaan.

Volgens de heer Van der Flier zou de overheid, c.q. het ministerie van V&W ervoor moeten zorgen dat het beleid en de regels met betrekking tot vervoer consistent worden. Daarnaast zou het ministerie van V&W zijn activiteiten overzichtelijker moeten maken en de samenhang tussen die activiteiten moeten aangeven, bijvoorbeeld door het verstrekken van informatie daarover via de EVO.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

De heer Van der Flier stelt vraagtekens bij het nut van allerlei milieuregels waaraan Corus in Nederland moet voldoen, terwijl met dezelfde inspanning of met minder kosten in andere landen wellicht veel meer resultaat zou kunnen worden bereikt.

De transportwijze wordt bepaald door de plek waar Corus IJmuiden z'n klanten vindt. Verre klanten maken transport over water financieel mogelijk. Bij grensgevallen stoken de ideeën die de afdeling L&T heeft met betrekking tot verantwoord ondernemen niet altijd met de financiële belangen van de verkoopafdeling van Corus IJmuiden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de diepzeevaart en short sea shipping relatief open markten zijn, met concurrentie en dus met prijsdruk. De noodzaak tot het terugdringen van de kosten kan in strijd zijn met de behoefte om maatschappelijk verantwoord te ondernemen.

Volgens de heer Van der Flier werkt het Europees spoorstelsel niet naar behoren. Met name de tarieven en de betrouwbaarheid van doorlooptijden zijn problematisch. Dit werkt een modal shift tegen.

De heer Van der Flier constateert dat er een zekere omvang van een bedrijf nodig is voordat men gebruik maakt van short sea shipping. Zo maakt Corus gebruik van short sea shipping om producten (profijtelijk) naar Scandinavië te brengen, terwijl kleinere bedrijven vrachtwagens naar die regio laten rijden. Dit hangt volgens de heer Van der Flier samen met het al dan niet beschikken over voldoende verbeterkracht om aan iets nieuws te kunnen beginnen.

Tegelijkertijd merkt de heer Van der Flier echter dat het binnen een groot bedrijf moeilijk kan zijn om tot voldoende samenwerking te komen om dit soort veranderingen tot stand te brengen.

Corus IJmuiden probeert de bundeling die voor profijtelijke short sea shipping noodzakelijk is te stimuleren in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam. Men heeft hiertoe een web site opgezet die een broker-functie vervult en waarop Corus zijn transportnetwerk aanbiedt.

Volgens de heer Van der Flier ligt de macht niet, zoals vaak wordt gesteld, bij de verlader. Uiteindelijk ligt de macht namelijk bij de klant. Omdat Corus IJmuiden in concurrentie is met andere bedrijven, moet men binnen een aantal randvoorwaarden zoeken naar zo goedkoop mogelijk transport. Daarnaast is Corus IJmuiden in sommige gevallen erg afhankelijk van een bepaalde vervoerder. Zo zijn binnen het spoorgoederenvervoer de kleine vervoerders vanwege hun beperkte netwerk niet in staat om de door Corus IJmuiden gewenste service te bieden, waardoor men sterk afhankelijk is van Railion.

Dit alles betekent bijvoorbeeld dat Corus IJmuiden feitelijk niet bij machte is om het multimodaal transport naar Italië zo in te richten als men zelf zou willen (namelijk met gebruik van de spooraansluitingen die men op het eigen bedrijfsterrein heeft).

Tenslotte is volgens de heer Van der Flier het innovatief vermogen binnen de transportsector te beperkt.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Vanuit zijn functie heeft de heer Van der Flier alleen uitspraken gedaan over ijzer- en staalproducten. Binnen dit segment staat de veiligheid voorop.

Verslag interview met Teun Tuijtel, divisiemanager Infrastructuur en Milieu van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam

datum interview: 20 september 2002 (12.45 – 14.30 uur)
interviewers: Arjan Levinga en Sieds Halbesma (AVV)

Inleiding

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) is, zoals de naam al aangeeft, een onderdeel van de gemeente Rotterdam. Wel heeft het GHR een groot eigen mandaat en vindt de afstemming plaats via een strategisch beraad tussen de wethouder Havenzaken en de bestuursdienst van het GHR. Het huidige college van B&W van Rotterdam streeft naar een verzelfstandiging van het GHR binnen een paar jaar. De verwachting is dat er een overheids-NV opgericht zal worden, waarbij nog duidelijkheid moet komen over de verantwoordelijkheid rond onder andere de vergunningverlening en over het wel of niet scheiden van de beheer- en commerciële activiteiten van het GHR.

Sinds 2001 is het GHR via een divisiestructuur georganiseerd. De ruim 1.100 medewerkers werken bij de ondersteunende diensten en de volgende divisies:

- Mainport Holding Rotterdam
- Commerciële Zaken
- Infrastructuur en Milieu
- Facilities
- Rotterdam Port Authority

Binnen de divisie Infrastructuur en Milieu houdt men zich bezig met de havenontwikkeling, het beheer van de infrastructuur en het milieu. De heer Tuijtel is manager van deze divisie.

De primaire insteek van het interview was verantwoord ondernemen binnen de buisleidingsector. Omdat de divisie Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk is voor de inzet van meerdere modaliteiten en alle milieu-aspecten binnen het GHR, kreeg het gesprek op diverse onderwerpen een breder karakter.

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die “de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming” inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies “Profit”, “People” en “Planet”)?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

Volgens de heer Tuijtel is het oogmerk bij “gewoon” ondernemen eerst en vooral het maken van winst. Daarna komt er bij de meeste bedrijven een hele

tijd niets en tenslotte mogelijk een heel klein beetje aandacht voor de omgeving.

Bij "verantwoord" ondernemen is het volgens de heer Tuijtel van belang hoe een onderneming, naast het winstdoel, ook omgaat met de duurzaamheid. Hij onderschrijft dan ook de SER-definitie, waarbij gerefereerd wordt aan "Profit", "People" en "Planet". Het is volgens de heer Tuijtel met name van belang hoe je daar inhoud aan geeft en daarbij een stap verder gaat dan het gebruikelijke. Als voorbeeld noemt hij de vraag hoe je moet omgaan met kinderarbeid in India. Zelf probeert de heer Tuijtel in zijn eigen werkzaamheden daar invulling aan te geven, met name binnen de werkzaamheden van het milieu-onderdeel van zijn divisie.

Volgens de heer Tuijtel doen bedrijven veelal aan verantwoord ondernemen vanwege het te behalen imago-oordeel. Slechts in zeer incidentele gevallen is het verantwoord ondernemen een integraal onderdeel van de bedrijfsfilosofie. Als positief voorbeeld noemt de heer Tuijtel het chemie-bedrijf Hunsman, waarbij een optimale mix van de drie P's in concrete maatregelen wordt nagestreefd.

De heer Tuijtel stelt dat voor veel bedrijven het ondernemen nog enkel gericht is op het maken van winst. Wel ziet hij een verschuiving in de oriëntatie op verantwoord ondernemen. Hiervoor noemt hij twee redenen. In de eerste plaats ontstaat er ruimte op het mondiale level playing field. Omdat ook de internationaal concurrerende bedrijven meer geconfronteerd worden met wettelijke en maatschappelijke regels ontstaat er iets meer ruimte in mogelijkheden voor verantwoord ondernemen in Nederland. Ten tweede is het denken over verantwoord ondernemen volgens de heer Tuijtel een gewenningsproces, wat met name gevoed wordt uit het milieubesef van individuen die bij de bedrijven werken.

3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

De heer Tuijtel noemt de volgende voorbeelden van (het stimuleren van) verantwoord ondernemen binnen het GHR:

- het opnemen van milieu en duurzaamheid, met concrete doelstellingen, in het bedrijfsplan van het GHR;
- het gericht verkennen van duurzame ontwikkeling van nieuwe bedrijfsterreinen (zoals Maasvlakte 2), beginnend bij de planvorming;
- het organiseren van diverse workshops met de klanten van het GHR over een concrete invulling van verantwoord ondernemen;
- het pro-actief aanspreken van klanten op efficiënte wijzen van verantwoord ondernemen bij nieuwe vergunningaanvragen en binnen de diverse bestaande overlegfora.

Als specifiek voorbeeld van het stimuleren van verantwoord ondernemen noemt de heer Tuijtel het project Duurzame Energie. Binnen dit project worden de mogelijkheden van het grootschalig gebruik van zonne-energie, reststoffen en restwarmte verkend en een daadwerkelijke uitvoering van het gebruik van windenergie vormgegeven. Binnen dit project werkt het GHR samen met

diverse gemeenten, energiebedrijven en diverse private toeleverende en afnemende bedrijven. Wel merkt de heer Tuijtel op dat het brede enthousiasme van de meeste deelnemers getemperd wordt zodra een financiële bijdrage wordt gevraagd. Het GHR wil in beginsel alleen in de aanvangsfase een financiële bijdrage leveren, om het project van de grond te krijgen, waarna het bedrijfsleven zo veel mogelijk zelf het vervolg van het project zou moeten financieren.

In aansluiting hierop geeft de heer Tuijtel aan dat het GHR als onderdeel van de gemeente Rotterdam, nadrukkelijk streeft naar een evenredige inzet van "Profit", "People" en "Planet". Zo heeft het GHR niet alleen oog voor industrie, maar ook voor natuur en milieu in het havengebied. Hiertoe hanteert de divisie Infrastructuur & Milieu de methodiek "Milieu op z'n plek" bij de vestiging van nieuwe bedrijven en heeft men het "Regieboek Buitenruimte voor de Rotterdamse Haven" gepubliceerd dat beschrijft hoe de openbare ruimte van de haven ideaal gesproken zou moeten ogen. Tenslotte streeft het GHR naar een aantrekkelijk arbeidsklimaat. In het verleden heeft het GHR opgetreden als bemiddelaar in arbeidsconflicten en heeft het 150 Melkertbanen geïntroduceerd. In dit kader kan ook R.O.M.-Rijnmond worden genoemd, waarbij gestreefd wordt naar een gebalanceerd evenwicht tussen economie en milieu.

Meer specifiek met betrekking tot buisleidingentransport merkt de heer Tuijtel op dat binnen het gebied van het GHR veel (vaak private) buisleidingen liggen. Het GHR beschikt zelf over een aantal buisleidingen, die doorgaans zijn gedclusterd in stroken waarin al rekening gehouden wordt met (toekomstige) uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast heeft het GHR een beheerfunctie ten aanzien van de private buisleidingen, waarbij men toezicht houdt op de kwaliteit.

Het GHR stimuleert op pro-actieve wijze het vervoer via de buisleidingen en stimuleert de komst van nieuwe bedrijven uit deze sector. Naast het reserveren van ruimte voor de buizen heeft GHR, in een joint venture met Vopak, het "Multicore Common Carrier"-concept ontwikkeld. In dit samenwerkingsverband, waarbij het GHR een meerderheidsaandeel van 75% bezit, worden buisleidingen aangelegd die door bedrijven voor een aantal jaren gehuurd kunnen worden. Met het Multicore-concept wil het GHR een alternatief bieden voor het transport per vrachtwagen en binnenvaartschip. Vanwege de positieve effecten op veiligheid en milieu heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat subsidie verleend op dit project.

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Kansen voor (een overstap naar) verantwoord ondernemen ziet de heer Tuijtel bij bedrijfsveranderingen. Op dergelijke momenten wordt fundamenteel nagedacht over de bedrijfsvoering. Het management van bedrijven is dan, afhankelijk van de economische ontwikkelingen en eigen denkbeelden van de managers, ontvankelijk voor stimulansen vanuit de overheid. Draagvlak bij de top van bedrijven geeft meer kans van slagen van verantwoord ondernemen bij de rest van de organisatie.

Naast samenwerking via convenanten en stimulansen in de vorm van subsidies kan de overheid wettelijke regels hanteren om bedrijven tot verantwoord ondernemen te bewegen. Hierbij moet het doel en nut van de wettelijke maatregel wel helder zijn voor de ondernemer en dient de handhaving mogelijk te zijn en daadwerkelijk vorm gegeven worden. Volgens de heer Tuijtel zullen bedrijven namelijk onder druk van regelgeving aan het denken worden gezet, waarna ze zelf de zaken zullen oppakken.

Het hierboven reeds genoemde "Regieboek Buitenruimte" is in de eerste plaats een handleiding voor de beheerders van het GHR, maar het is ook gericht op andere beheerders zoals bijvoorbeeld Railinfrabeheer en de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat. Aan het Regieboek Buitenruimte liggen geen bestuurlijke handhavingsmiddelen ten grondslag. De "regie-aanwijzingen" zijn bedoeld om degenen die mee willen werken aan het gezicht van de Rotterdamse haven een instrument in handen te geven. Deze aanwijzingen laten echter voldoende ruimte open voor een eigen invulling door de verantwoordelijke partijen.

De heer Tuijtel ziet een grote eigen verantwoordelijkheid van bedrijven om verantwoord te ondernemen. Deze vorm van ondernemen zou opgenomen moeten worden in de bedrijfsfilosofie en zichtbaar doorvertaald in de (bedrijfs)processen. Ook bij economisch mindere tijden zal het bedrijf hier aandacht aan moeten blijven besteden.

Voor de overheid of organisaties als het GHR ziet de heer Tuijtel een rol in het invloed uitoefenen op de klanten om meer verantwoord te ondernemen door te wijzen op de effecten van minder verantwoorde maatregelen (zoals het gebrek aan maatschappelijke acceptatie wat kan leiden tot langdurige procedures).

Tevens ligt er een rol voor overheden, c.q. het GHR om na te denken over de inpassing van nieuwe activiteiten en het stimuleren van het gebruik van duurzame oplossingen. Als voorbeelden hiervan noemt de heer Tuijtel:

- de klanten wijzen op de gezamenlijke verantwoordelijkheid om nu en in de toekomst te voldoen aan de geluidscontouren;
- overleg voeren met de diverse platforms van klanten van het GHR (op directieniveau);
- het bespreken van de plannen met een impact op de omgeving met de betrokkenen en maatschappelijke organisaties;
- het zelf initiëren van onderzoek (naar bijvoorbeeld geluidsarm equipment);
- het opstellen van doelen en een toetsingsinstrument voor geluid, veiligheid en verontreiniging in het gebied (deels gebaseerd op wettelijke voorschriften);
- het volledige aansluiten van bedrijven op de riolering (deels gebaseerd op wettelijke voorschriften);
- het duurzaam ontwikkelen van nieuwe bedrijfsterreinen.

De klanten van het GHR zijn veelal bedrijven uit het Midden- en Kleinbedrijf (MKB). De gebruikers (en veelal eigenaren) van de buisleidingen zijn vooral de petrochemische en chemische bedrijven en nutsbedrijven. Deze bedrijven hebben vaak zelf (financiële) ruimte om onderzoek te doen naar nieuwe vormen van verantwoord ondernemen. Veiligheid is een zeer belangrijk aspect bij de petrochemische bedrijven.

Zoals hierboven is gesteld, wordt er naar gestreefd het GHR te verzelfstandigen. De heer Tuijtel ziet ook goede mogelijkheden voor het GHR om na de verzelfstandiging het verantwoord ondernemen te stimuleren en verder inhoud te geven.

Verslag interview met Huub van Gorp, bestuurslid van het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer

datum interview: 25 september 2002 (10.15 – 11.30 uur)
interviewer: Arjan Levinga (AVV)

Inleiding

Het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer is in 2000 opgericht om de vraagzijde van de markt te bundelen. In het Gebruikersplatform hebben verladers, vervoerders, operators, logistieke dienstverleners en containerrederijen zich verenigd om gezamenlijk de wensen en eisen richting de overheid en de aanbieders van de infrastructuur te overleggen.

De heer Van Gorp is oprichter van het Gebruikersplatform. Tot eind februari 2002 was de heer Van Gorp voorzitter en tegenwoordig is hij bestuurslid van het Gebruikersplatform. Daarnaast is de heer Van Gorp managing-director van Van Gorp Consulting.

- 1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die “de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming” inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies “Profit”, “People” en “Planet”)?**
- 2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?**
- 3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)**

De heer Van Gorp stelt dat “gewoon” ondernemen op zich al een hele verantwoordelijkheid is en dat bijvoorbeeld sociale bewogenheid en de zorg voor goede arbeidsvoorwaarden voor het personeel normale onderdelen van ondernemen zijn. Het toevoegen van het label “verantwoord” aan het ondernemen wanneer ook iets aan “Planet” wordt gedaan, houdt volgens de heer Van Gorp een degradatie in van het ondernemerschap. In die zin is de term “verantwoord ondernemen” in de definitie van de SER ongelukkig gekozen en werkt het denigrerend.

In aansluiting hierop stelt de heer Van Gorp dat het feit dat grotere bedrijven in staat zijn om in hun bedrijfsplannen een aan “Planet” en “People” gewijde paragraaf op te nemen, niet betekent dat kleinere bedrijven geen aandacht zouden hebben voor andere zaken dan winst. Ondernemen doe je volgens de heer Van Gorp namelijk in beginsel om iets positiefs te bereiken. Daarbij

moeten bedrijven worden beoordeeld op hun daden en niet zozeer op hun woorden.

Volgens de heer Van Gorp is de eerste verantwoordelijkheid van een ondernemer de verantwoordelijkheid richting het eigen personeel. Die verantwoordelijkheid houdt in dat de ondernemer er voor moet zorgen dat het personeel brood op de plank krijgt (in die zin moet het doelbewust uitmelken van of frauderen binnen het bedrijf, waarbij de belangen van het eigen personeel worden geschaad, dan ook worden gezien als "onverantwoord" ondernemen).

Vervolgens dient de ondernemer zorg te dragen voor een product dat zo milieuvriendelijk mogelijk is en dat het resultaat is van een zo veilig mogelijk productieproces. Deze mogelijkheden zijn echter sterk afhankelijk van het soort onderneming, c.q. de sector waarin men opereert.

De heer Van Gorp hecht er belang aan dat bedrijven rekening houden met milieu. Voor sommige bedrijven geldt dat ze dit ook wel moeten, bijvoorbeeld vanwege druk vanuit de maatschappij (binnen de chemische industrie is men hier op ingesprongen middels de "responsible care").

Voor andere bedrijven geldt dat men geen rekening met het milieu hoeft te houden, maar dit wel zou kunnen, bijvoorbeeld dankzij de omvang en de kennis van het bedrijf. Een deel van die bedrijven zal bijvoorbeeld proberen het productieproces en het vervoer zo in te richten dat de CO₂-emissie wordt verminderd. Men doet dit, omdat men een verantwoordelijkheid op zich neemt.

Echter, niet alle bedrijven die het zouden kunnen, nemen die verantwoordelijkheid op zich. Volgens de heer Van Gorp betekent dit echter niet dat die bedrijven daarmee meteen onverantwoordelijk bezig zijn.

Volgens de heer Van Gorp gaat het de verladers uiteindelijk altijd om de centen. Dit geldt ook voor de chemische industrie. Dit betekent dat men misschien hoge standaarden heeft voor hetgeen binnen het eigen bedrijf gebeurt, maar dat men in een deel van de gevallen minder of zelfs geen aandacht heeft voor wat zich buiten het eigen bedrijf (dus bijvoorbeeld tijdens het transport) afspeelt.

4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

Het spoorgoederenvervoer heeft volgens de heer Van Gorp milieutechnisch niet alleen een voorsprong op het wegvervoer, maar ook op de binnenvaart (omdat men daar nog te veel gebruik maakt van oude motoren). Hierbij maakt de heer Van Gorp nog wel de kanttekening dat elektrische treinen eigenlijk niet veel schoner zijn dan diesellocomotieven, omdat een groot deel van de energie voor de elektrische treinen wordt opgewekt in vervuilende kolengestookte centrales, terwijl de in locomotieven gebruikte dieselolie een redelijk hoogwaardig raffinageproduct is. De heer Van Gorp wil hier aan toevoegen dat elektrische treinen in een aantal gevallen schoner zijn dan diesellocomotieven doordat elektriciteitscentrales voor opwekking van energie schaalvoordelen hebben en gebruik maken van filtering van rookgassen.

De veiligheid van het spoorgoederenvervoer is volgens de heer Van Gorp onomstreden (en om die reden maakt de chemische industrie er dan ook graag gebruik van).

Op het gebied van geluidsoverlast schiet het spoorgoederenvervoer echter tekort. Dit is volgens de heer Van Gorp het gevolg van de verouderde, niet-geluidsarme rails en van verouderde wagons.

- 5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
- 5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)
6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

De heer Van Gorp stelt dat de verschillende ministeries verschillende standaarden hanteren. Dit uit zich bijvoorbeeld op het gebied van geluidsoverlast. De geluidsnormen voor het spoorgoederenvervoer worden bepaald door het ministerie van VROM en hebben tot gevolg dat eerst geluidswallen moeten worden geplaatst en dat men pas vervolgens mag rijden. De geluidsnormen voor het wegvervoer en de binnenvaart worden bepaald door het ministerie van V&W en houden in dat men eerst mag rijden en dat men pas bij overschrijding van de normen voorzieningen hoeft te treffen.

De heer Van Gorp is van mening dat het ministerie van V&W in het algemeen een stimulerend beleid voert dat rekening houdt met de belangen van ondernemers, terwijl het ministerie van VROM dat niet doet. De overheid als geheel schiet hiermee echter tekort.

Dit heeft volgens de heer Van Gorp tot gevolg dat men zich binnen het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer in een "negatieve verantwoordelijkheidsdiscussie" bevindt. Men wordt geconfronteerd met allerlei maatregelen (die het transport duurder maken), terwijl men niet de mogelijkheid krijgt en men zich ook niet gestimuleerd voelt om zelf de verantwoordelijkheid op zich te nemen, bijvoorbeeld door het installeren van stillere remsystemen. Deze situatie leidt er vervolgens toe dat men een verdedigende positie zal innemen in het overleg met de overheid.

De heer Van Gorp stelt dat ondertussen door de branche wel hard wordt gewerkt aan innovatie en pilotprojecten. Dit betreft vooral toepassingen van kunststof in remsystemen.

Meer in het algemeen stelt de heer Van Gorp dat de overheid keuzevrijheid aan de markt moet laten. Het nemen van eigen verantwoordelijkheid is alleen mogelijk indien er ruimte is voor bedrijven om zelf iets te doen. Dit betekent dat de overheid de kaders dient te scheppen, waarbinnen bedrijven op een hoger niveau verantwoordelijk kunnen ondernemen. Deze kaders dienen gepaard te gaan met stimuleringsregelingen en eventueel een wettelijke regeling (op Europees niveau, teneinde concurrentienadeel ten opzichte van buitenlandse bedrijven te vermijden).

De heer Van Gorp verwijst hierbij naar de vliegtuigsector, waar de gestelde geluidsnormen zijn verbonden aan een tijdspad, zodat de industrie stillere (en schonere!) motoren heeft kunnen ontwikkelen.

Veel van de huidige problemen, bijvoorbeeld ten aanzien veiligheid, zouden kunnen worden opgelost door dedicated baanvakken (waarvan volgens de heer Van Gorp drie of vier nodig zouden zijn) en het aanleggen van extra spoor zodat het spoorgoederenvervoer om de stad in plaats van erdoorheen kan plaatsvinden. De heer Van Gorp maakt hierbij echter de vergelijking met snelwegen, waarover de discussie ook al ruim twintig jaar loopt.

Vaak wordt er op lokaal niveau een oneigenlijke, door politieke motieven ingegeven discussie gevoerd over spoorgoederenvervoer. Hierdoor dreigt de chemie echter van het spoor terug te gaan naar de weg, met alle risico's van dien.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Zoals hierboven al is aangegeven, maakt binnen het kader van verantwoord ondernemen vooral de chemische industrie gebruik van het spoorgoederenvervoer. Dit, omdat dit als een veilige modaliteit wordt gezien.

Verslag interview met Pieter van Agtmaal (algemeen directeur) en Tonnis Tammes (stafmedewerker Scheepvaartpolitieke, Economische en Juridische Zaken) van de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR)

datum interview: 23 oktober 2002 (9.45 – 11.15 uur)
interviewers: Sieds Halbesma en Arjan Levinga (AVV)

Inleiding

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) is een belangenvereniging voor Nederlandse reders. De vereniging zet zich in voor de collectieve en individuele belangen van ondernemingen in de zeescheepvaart. Naast ongeveer 200 leden, die gezamenlijk zo'n 95% van alle Nederlandse reders vertegenwoordigen, heeft de KVNR ruim 100 geassocieerden. Onder deze geassocieerden vallen instellingen en bedrijven zoals maritieme toeleveranciers, banken, verzekeraars en adviseurs die binding hebben met de Nederlandse zeescheepvaart.

Het bureau van de KVNR bestaat uit 17 personen, waaronder een algemeen directeur en acht stafmedewerkers.

Het interview zou oorspronkelijk alleen plaatsvinden met de algemeen directeur van de KVNR, de heer Van Agtmaal. Aan het interessante gesprek werd echter ook deelgenomen door de heer Tammes, die stafmedewerker Scheepvaartpolitieke, Economische en Juridische Zaken is en die al eerder betrokken is geweest bij een activiteit van het programma "Verantwoord ondernemen en marktordening".

- 1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?**
- 2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?**
- 3. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?**

Volgens de KVNR zijn veiligheid, milieu en kwaliteit kernthema's in het beleid van de Nederlandse reders. De KVNR is voorstander van een duurzame scheepvaart, wat een optimum tussen economisch rendement, veiligheid en milieubescherming inhoudt. Deze beschrijving sluit volgens de KVNR aan bij de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen. De SER-definitie wordt derhalve ook onderschreven en dient volgens de KVNR in principe het uitgangspunt te zijn voor het opereren van ondernemingen. Daarbij geeft men expliciet aan dat bij het element veiligheid ook mensgeoriënteerde aspecten meegenomen moeten worden.

Het verschil tussen "gewoon" ondernemen (waarbij gestreefd wordt naar de enkelvoudige doelstelling winst/continuïteit) en maatschappelijk verantwoord ondernemen is volgens de KVNOR in de afgelopen jaren ontstaan door enkele maatschappelijke ontwikkelingen die de publieke opinie sterk beïnvloeden hebben. Er is internationaal meer aandacht voor het milieu en veiligheid als gevolg van enkele grote ongevallen met olietankers. Daarnaast is in Nederland de veiligheidsdiscussie in algemene zin ook sterker vormgegeven door de grote nationale rampen bij Enschede en Volendam.

De KVNOR benadrukt dat het wanneer een bedrijf niet maatschappelijk verantwoord onderneemt (in de zin dat men niet iets extra's doet bovenop het voldoen aan de wettelijke regels), dit niet betekent dat men dus onverantwoord bezig is.

4. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betreft men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

Nederlandse reders in de zeevaartbranche concurreren op de mondiale markt in het algemeen niet op prijs, maar op kwaliteit. Om aan de kwaliteitscriteria te kunnen voldoen worden door zowel overheden als door sommige verladers extra kwaliteitseisen gesteld.

De KVNOR geeft aan dat in het Paris Memorandum of Understanding inzake Port State Control de Nederlandse vlag plaats 6 in de lijst van minst aangehouden schepen inneemt. De KVNOR geeft verder aan dat volgens een onderzoek van een door de International Transportworkers Federation (ITF) gesponsorde universiteit de vloot die onder de Nederlandse vlag vaart tot de top kan worden gerekend voor wat betreft kwaliteit en de behandeling van personeel.

Volgens de KVNOR is er vanuit de verladers echter veelal weinig bereidheid om extra te betalen voor meer maatschappelijke verantwoorde zeescheepvaart. Slechts in enkele sectoren (chemicaliënvaart, zware ladingvaart en dergelijke) stellen verladers aanvullende kwaliteitseisen.

De KVNOR is van mening dat bepaalde bedrijven zich onderwerpen aan inspecties van private bedrijven/organisaties om niet het risico te lopen uit de markt ("out of business") te worden gedrukt. De KVNOR heeft bijvoorbeeld voor ISM-certificering samen met haar leden een systeem van kwaliteitscirkels opgezet waardoor de reders zelf kwaliteitsprocedures kunnen beschrijven voor hun bedrijf (en deze niet kopiëren van anderen terwijl die gekopieerde procedures wellicht niet goed aansluiten op de omstandigheden binnen het eigen bedrijf).

De KVNOR geeft aan dat inspecties van schepen van belang zijn, maar dat de overheden de invulling hiervan anders vorm dienen te geven, omdat op dit

moment te veel en te complexe inspecties uit worden gevoerd. Hierdoor ontstaan interpretatieverschillen, waardoor verschillende beoordelingen mogelijk worden. De KVNVR vindt dat de primaire verantwoordelijkheid voor het veilig en milieubewust varen bij de reders en operators ligt. "Sub standard"-schepen dienen uit de markt gehaald te worden, maar de bedrijven die hoog scoren in de rangorde van de Paris MOU dienen minder inspecties en meer handelingsvrijheid te krijgen. De overheid zou de kaders moeten aangeven, waarna controle op de output gevoerd kan worden. Hierdoor kan de focus van de controles verlegd worden van de individuele schepen naar de rederijen. Het door de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgezette ranking-systeem is hierbij een hulpmiddel.

Daarnaast pleit de KVNVR voor een betere afstemming tussen de verschillende inspecties vanuit zowel de overheden (ook in het buitenland) als de verladers. De Nederlandse overheid zou daar het voortouw in moeten nemen.

De KVNVR werkt samen met de overheid aan een kwaliteitsprogramma. Hierbinnen wordt, vanwege de grote verschillen tussen de sectoren, geen algemeen kwaliteitssysteem voor de gehele zeevaartsector opgesteld, maar worden de eisen aangepast aan de verschillende onderdelen daarvan.

Een ander initiatief vanuit de KVNVR (in samenwerking met DGG) is de aandacht voor opleidingen van zeevarenden van Nederlandse en buitenlandse nationaliteit op de schepen die varen onder Nederlandse vlag. Hiertoe heeft de KVNVR ook direct of indirect bemoeienis met scholen in het buitenland (bijvoorbeeld op de Filipijnen). Dit initiatief is gestart vanuit de overweging dat goed opgeleide arbeidskrachten een van de hoekstenen van het kwaliteitsbeleid vormen.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

De KVNVR is van mening dat niet ieder incident dat zich voordoet in de zeescheepvaartsector moet leiden tot extra wet- en regelgeving. Volgens de KVNVR bestaat er in principe voldoende regelgeving om problemen te voorkomen, maar is vooral de naleving van de regelgeving, zeker op internationaal niveau, gebrekkig. Bovendien constateert de KVNVR dat de grotere afstand tussen DGG en de Divisie Scheepvaart van de IVW heeft geleid tot meer verschillen in interpretatie van de wetgeving binnen Nederland. In aanvulling hierop stelt de KVNVR dat juist vanwege het internationale karakter van de regelgeving met betrekking tot de zeescheepvaart, er alleen nationale wetgeving die verder gaat dan de internationale regelgeving zou mogen zijn als daar echt dwingende redenen voor zijn.

Voor de zeescheepvaartsector is het soms onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van eigen nationale wetgeving of de implementatie van Europese regelgeving. Met name op het snijvlak van milieu en transport ontstaan soms operationele belemmeringen door de rol van V&W en VROM hierbij. De KVNVR is van mening dat een betere coördinatie tussen de Nederlandse departementen wenselijk is. Daarbij wordt aangegeven dat er goede ervaringen zijn in de contacten met V&W, maar dat die met VROM nog onvoldoende zijn.

Als belemmering voor het maatschappelijk verantwoord ondernemen noemt de KVNVR de beperkte "beloning" vanuit de overheid voor de bedrijven die op dergelijke wijze opereren. Er zou meer met tarief- en inspectiekortingen moeten worden gewerkt.

Een andere mogelijke beperking voor meer maatschappelijk verantwoord ondernemen binnen de zeescheepvaart betreft kleine reders. Deze zijn namelijk vooral operationeel bezig en hebben, al leveren ze in het algemeen een goede kwaliteit, weinig ruimte om iets extra's te doen.

De KVNVR is van mening dat de overheid een meer kritische houding moet aannemen ten aanzien van de klassebureaus. Deze bureaus moeten de schepen van reders inspecteren, maar hebben tegelijkertijd een commerciële relatie met deze reders. Mede hierdoor worden bepaalde schepen, die "sub standard" zijn, niet altijd uit de markt gehaald. Dit heeft tot gevolg dat concurrentievervalsing ontstaat ten aanzien van de reders die streven naar het opereren binnen de wettelijke normen of zelfs naar het voldoen aan aanvullende kwaliteitseisen.

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderscheiden, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

Binnen het bedrijfsleven worden er vooral extra eisen gesteld aan het transport ten behoeve van de chemische industrie. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan ISO-9000 en ISO-14001 certificering.

Daarnaast worden soms aanvullende eisen gesteld voor de vaart in bepaalde gebieden, zie bijvoorbeeld het transport van papier vanuit Scandinavië.

Tenslotte speelt de afhankelijkheid van prijsstelling op de markt een rol. Zo zijn er binnen het bulktransport weinig mogelijkheden voor aanvullende kwaliteitssystemen (waaronder maatschappelijk verantwoord ondernemen zou kunnen vallen). Bij het bulktransport is sprake van concurrentie op kosten (in plaats van op kwaliteit). Opgemerkt wordt dat dit transport met grote bulkcarriers niet onder Nederlandse vlag plaatsvindt.

Verslag interview met Ferdinand Kranenburg, secretaris van de Raad voor Zeeverladers van de EVO

datum interview: 25 oktober 2002 (14.30 – 15.30 uur)
interviewers: Sieds Halbesma en Arjan Levinga (AVV)

Inleiding

Binnen de organisatiestructuur van EVO bestaat per modaliteit een Raad. Deze raden worden gevormd door EVO-leden, die elk geacht worden niet zozeer het eigen bedrijf te vertegenwoordigen, maar het gehele verladende bedrijfsleven binnen de betreffende modaliteit. De raden bepalen standpunten en geven op basis daarvan beleidsadviezen aan het bestuur van EVO.

De Raad voor Zeeverladers telt 25 leden. Deze behoren in het algemeen tot de ongeveer 100 grotere zeeverladers in Nederland en vertegenwoordigen tezamen ongeveer 60% van het totale ladingpakket (in totaal zijn er in Nederland zo'n 2.000 verladende bedrijven die rechtstreeks, dus zonder tussenkomst van expediteurs, gebruik maken van de zeescheepvaart). Onderwerpen die door de Raad voor Zeeverladers worden behandeld zijn bijvoorbeeld mededinging, douane-activiteiten, security en Short Sea Shipping.

De heer Kranenburg is secretaris van de Raad voor Zeeverladers. In die functie heeft hij contacten met onder andere DGG, het ministerie van EZ, de KVNVR en de European Shippers Counsel (ESC). De ESC is de Europese spreekbuis van een veertiental nationale verladersorganisaties binnen Europa.

1. Onderschrijft de geïnterviewde de SER-definitie van maatschappelijk verantwoord ondernemen (die "de zorg voor maatschappelijke effecten van het functioneren van een onderneming" inhoudt, waarbij een onderneming zich laat leiden door de bedrijfsresultaten op elk van de dimensies "Profit", "People" en "Planet")?
2. Welke verwachtingen heeft de geïnterviewde van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat hoopt de geïnterviewde dat er met maatschappelijk verantwoord ondernemen gebeurt? Kortom, welke visie heeft de geïnterviewde ten aanzien van maatschappelijk verantwoord ondernemen?
3. Welke ervaringen heeft de geïnterviewde met maatschappelijk verantwoord ondernemen? Hoe wordt maatschappelijk verantwoord ondernemen in de praktijk ingevuld? (vanuit de SER-definitie en vanuit de eventuele eigen invulling)
4. Welke accenten legt de geïnterviewde binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen (bijv. nadruk op veiligheid, milieu, efficiëntie, ...)?

De heer Kranenburg herkent de drie elementen uit de SER-definitie. Hierbij stelt hij dat verladers maatschappelijk verantwoord ondernemen doorgaans als een kostenpost zullen opvatten die de "Profit" kan aantasten, dat "People" veelal wordt uitgelegd als aandacht voor veiligheid en arbeidsomstandigheden en

"Planet" als aandacht voor het milieu. Zeeverladers schenken volgens de heer Kranenburg in het algemeen weinig aandacht aan "People" en "Planet" bij het vervoer, voor zover deze aandacht verder gaat dan wettelijk is voorgeschreven.

De heer Kranenburg stelt dat grotere en maatschappelijk kwetsbare bedrijven (zoals de grotere verladers binnen de chemie en de olie-industrie die gevoeliger zijn voor aantasting van het imago) zich wellicht meer bewust zijn van maatschappelijk verantwoord ondernemen dan de kleinere of minder kwetsbare bedrijven. Immers, het grote publiek kijkt bijvoorbeeld bij grote ongelukken niet naar de reder, maar naar de verlader, waardoor het vooral de verlader is die imagoschade kan oplopen (waarmee op termijn ook het bedrijfsresultaat nadelig kan worden beïnvloed).

Ook de bedrijven die zich er meer bewust van zijn, zullen volgens de heer Kranenburg echter alleen maatschappelijk verantwoord gaan ondernemen als dit kostenneutraal is of eventueel iets duurder dan "gewoon" ondernemen. Wanneer men dan wel iets aan maatschappelijk verantwoord ondernemen doet, is dat uit eigenbelang (namelijk om het imago te verbeteren, wat op den duur tot "Profit" zou moeten leiden).

Als een voorbeeld voor een initiatief rond maatschappelijke verantwoord ondernemen noemt de heer Kranenburg de toekenning van de "Green Awards". De Green Award is een certificaat dat een schip of reder kan verkrijgen door voldoende punten te behalen op een lange lijst met kwaliteitscriteria. Met een Green Award kan een reder korting krijgen op havengelden.

5a. Welke rol ziet de geïnterviewde voor zichzelf bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen?

5b. Betrekt men andere partijen bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? Welke rol ziet de geïnterviewde voor anderen (en dan met name voor de overheid, c.q. DGG) bij de verwezenlijking van maatschappelijk verantwoord ondernemen? (bijv. door middel van regelgeving, subsidiëring, convenanten, ...)

De heer Kranenburg stelt dat de overheid zich, naast het stellen van consistente wettelijke kaders, zou moeten beperken tot maatregelen in de indirecte sfeer (bijvoorbeeld in de vorm van het geven van subsidies voor haalbaarheidsstudies naar maatschappelijk verantwoord ondernemen).

De heer Kranenburg geeft verder aan dat hij geen principieel tegenstander is van het (Europese) beleid ten aanzien van het internaliseren van externe kosten voor het vervoer. Hij geeft echter aan dat dit voor de verschillende modaliteiten dan wel op gelijke wijze vormgegeven dient te worden, zodat de concurrentiepositie van de zeescheepvaart ten opzichte andere modaliteiten niet verslechtert.

Met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen richt EVO zich op het geven van voorlichting aan haar leden en op het organiseren van congressen. Zo wordt eind 2002 een breed congres over Transportbesparing georganiseerd en vindt begin 2003 een congres over "key performance"-indicatoren in de scheep- en luchtvaart plaats.

De "key performance"-indicatoren hebben betrekking op een analyse van de gehele logistieke keten waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden om de

gewenste kwaliteit te bereiken. De discussie die hierover plaatsvindt zal bijvoorbeeld ook milieuvriendelijke alternatieven moeten opleveren.

6. Wat ziet de geïnterviewde als de succes- en faalfactoren (bij bedrijven, projecten, de overheid en de markt) met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen? Wat moet er volgens de geïnterviewde gebeuren om maatschappelijk verantwoord ondernemen ingevoerd te krijgen?

Volgens de heer Kranenburg is een belangrijke factor de “ease of doing business”: het gemak waarmee een verlader een vervoersopdracht kan laten uitvoeren. Het gaat hierbij om de vraag of een maatschappelijk verantwoord alternatief voor het met één telefoontje naar een vervoerder geven van een “normale” opdracht gemakkelijk realiseerbaar is. Doorgaans is dit niet het geval, bijvoorbeeld omdat een verlader dan met meerdere partijen om tafel moet gaan zitten en omdat het leidt tot verschillende documentenstromen en verschillende financiële stromen. Ter illustratie hiervan geeft de heer Kranenburg aan dat Spanje een belasting heft bij aanvoer over zee die niet wordt geheven bij aanvoer over land, hetgeen de inzet van Short Sea Shipping in de weg kan staan.

De heer Kranenburg stelt dat in het algemeen bij grotere verladers meer aandacht is voor maatschappelijk verantwoord ondernemen dankzij de mogelijkheden/ruimte die zij hiertoe hebben binnen hun organisatie. De huidige slechte economische situatie beperkt echter de creativiteit bij verladers om te komen tot het ontwikkelen van activiteiten die verder gaan dan het wettelijk minimum.

Volgens de heer Kranenburg kennen verladers de Paris MOU en Equasis en maken ze gebruik van de informatie die deze organisaties aanbieden over vervoerders.

De heer Kranenburg ziet geen verschil tussen het beleid van verschillende Nederlandse ministeries, zoals V&W en VROM.

Met betrekking tot regelgeving zijn er echter wel interpretatieverschillen tussen landen. Zo wordt binnen de sector gesproken van strengere controles in Rotterdam dan in Antwerpen (NB de regelgeving met betrekking tot zeescheepvaart is overwegend internationaal, waardoor deze interpretatieverschillen een belangrijke rol kunnen spelen).

7. Zijn er volgens de geïnterviewde stromingen binnen maatschappelijk verantwoord ondernemen te onderkennen, eventueel gerelateerd aan segmentatie van de markt?

- De heer Kranenburg geeft aan dat binnen de chemie aanvullende kwaliteitseisen worden gesteld binnen het programma “Responsible Care”. Het betreft hier eisen aan de vervoerder die verder gaan dan de wettelijke eisen en die deels betrekking hebben op “People”- en “Planet”-aspecten.

Op Europees niveau is een “code of best practice” ontwikkeld voor bulkverschepingen met als doel de zogenaamde sub-standard schepen uit de vaart te halen. Binnen deze code vraagt de verlader aan de reder zich te committeren op een aantal punten, zoals het recentelijk hebben ondergaan van keuringen. Dit commitment wordt vervolgens vastgelegd in het vervoersdocument.

