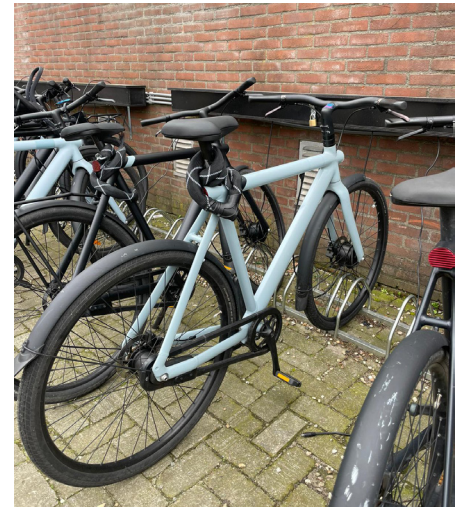
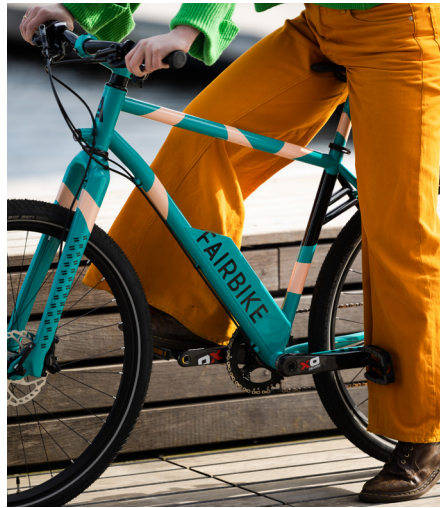


HOE FAIR IS DE ELEKTRISCHE FIETS?

DE IMPACT VAN DE ENERGIETRANSITIE
OP VROUWENRECHTEN WERELDWIJD



INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	p.3
1. Context	p.4
2. Rechtvaardige energietransitie	p.6
3. Mangaan: drijfveer achter de elektrische fiets	p.7
4. Menselijk leed achter mangaan	p.9
5. De verantwoordelijkheid van Nederlandse fietsmerken	p.12
6. Nederlandse fietsmerken schieten tekort	p.15
7. Conclusie	p.22
Aanbevelingen	p.22
Bronnen	p.24



COLOFON

Dit rapport is gepubliceerd door ActionAid en is gebaseerd op onderzoek door SOMO. Het is geschreven door Kelly Groen en gecoördineerd door Anna Hengeveld met bijdrage van Sophie Kwizera en Elliaa Jutte. Redactie door Lieke Braadbaart, Tessel ten Zeege en Chanti van der Kust.

GEPUBLICEERD

Mei 2023

DESIGN & FOTO CREDITS

Diewertje van Wering

©ActionAid/Makhulu, Freepik.com, Unsplash.com

SAMENVATTING

 Om klimaatverandering tegen te gaan en te voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs, zullen overheden wereldwijd fossiele brandstoffen moeten uitfasen en overgaan op schone energie en duurzame mobiliteit. In dit rapport laat ActionAid zien hoe een toename in de productie van duurzame materialen voor de energietransitie, zoals windturbines, zonnepanelen en batterijen voor elektrische auto's en fietsen, de vraag naar grondstoffen zoals kobalt, lithium en mangaan alsmat doet toenemen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het metaal mangaan dat een belangrijke drijfveer is achter de productie van elektrische fietsen.

 De winning van grondstoffen gaat helaas nog te vaak gepaard met mensenrechtenschendingen en milieuschade wereldwijd. In hoofdstuk 4 beschrijft ActionAid het menselijk leed dat achter mangaanwinning in Zuid-Afrika schuilgaat en waardoor met name vrouwen getroffen worden.

 Hoofdstuk 5 legt uit dat het tegengaan van mensenrechtenschendingen en milieuschade in productieketens een gedeelde verantwoordelijkheid is tussen alle schakels in de keten, zowel van Zuid-Afrikaanse mijnbouwbedrijven als van Nederlandse

fietsmerken die batterijen gebruiken waar mangaan in voorkomt. Internationale standaarden die bedrijven vragen om mensenrechten, vrouwenrechten en milieu te respecteren bestaan al jarenlang, maar meer en meer overheden wereldwijd verplichten bedrijven deze standaarden te respecteren middels wetgeving.

 Helaas blijkt uit ActionAid onderzoek dat in ieder geval zes prominente Nederlandse fietsmerken nog onvoldoende doen om mensenrechtenschendingen en milieuschade in hun productieketens te voorkomen. Ze houden hierbij geen rekening met vrouwenrechten en gendergelijkheid en voldoen ook niet aan de verwachtingen van de Nederlandse overheid.

 Daarom nodigt ActionAid de fietsmerken uit zich te committeren aan internationale richtlijnen voor Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO), deze te implementeren en om zich hard te maken voor ambitieuze, genderresponsieve IMVO-wetgeving als onderdeel van een duurzame en rechtvaardige energietransitie. In het kort, om in navolging van de 'fairphone', een 'fairbike' te introduceren, een e-bike geproduceerd met respect voor mensenrechten en milieu.

HOE BESCHERMEN E-BIKE MERKEN VROUWENRECHTEN IN HUN KETEN?

*Gebaseerd op de 6 stappen van de OESO-richtlijnen voor Internationaal Maatschappelijk Verantwoordelijk Ondernemen (IMVO)

				
Beleid over verantwoord ondernemen				
Risico's in kaart brengen				
Negatieve impact inperken				
Monitoren impact van beleid				
Transparantie				
Compensatie voor schade				

1. CONTEXT

SNEL, STIJLVOL, GROEN EN GEZOND. ELEKTRISCHE (BAK)FIETSEN, OFTEWEL “E-BIKES”, ZIJN BIJNA NIET MEER WEG TE DENKEN UIT HET NEDERLANDSE STRAATBEELD. IN 2021 ALLEEN WERDEN ER IN NEDERLAND MEER DAN EEN HALF MILJOEN ELEKTRISCHE FIETSEN VERKOCHT¹.

De e-bike is een vervoermiddel onafhankelijk van fossiele brandstoffen en daarom een belangrijk onderdeel van de energietransitie en het aanpakken van de klimaatcrisis. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid verwacht dat de verkoop en het gebruik van elektrische fietsen de aankomende jaren alleen maar toe zal nemen². Ook de Nederlandse regering ziet in (elektrische) fietsen een enorme kans voor de transitie en stimuleert het gebruik: in 2024 wil het Kabinet dat 100.000 extra mensen de fiets (incl. e-bikes) naar hun werk pakken³.

Helaas kennen de e-bikes ook een schaduwzijde. De fietsen worden geproduceerd met staal en in de batterijen zitten grondstoffen zoals lithium en mangaan. Deze grondstoffen worden vanuit de hele wereld richting Europa en Nederland verscheept. De mijnbouwbedrijven die deze grondstoffen inwinnen in het buitenland nemen het niet zo nauw met het respecteren van mensenrechten en milieu. De winning van mangaan leidt in Zuid-Afrika bijvoorbeeld tot waterschaarste, vervuiling, schade door ontploffingen en asbest- en gezondheidsrisico's, blijkt uit eerder onderzoek door ActionAid⁴. Met name vrouwen dragen de kosten van mangaan mijnbouw. Zij dragen de lasten van vervuiling, zien hun zorgtaken toenemen en krijgen te maken met een toename in gender-gerelateerd geweld. Daarnaast ondervinden vrouwen ook nog eens geen enkel voordeel van mijnbouw.

Nederlandse fietsmerken, die grondstoffen en onderdelen gemaakt met deze grondstoffen inkopen, hebben een verantwoordelijkheid om te zorgen dat deze ook op nette wijze worden ingewonnen en

geproduceerd. Dat hebben overheden en bedrijven wereldwijd met elkaar afgesproken in internationale standaarden⁵. Gezien met name vrouwen de nadelige gevolgen ondervinden van de productie van elektrische fietsen, is het uitermate belangrijk dat de fietsmerken ook rekening houden met gendergelijkheid en vrouwenrechten. De Nederlandse overheid verwacht al sinds 2011 van bedrijven dat zij deze standaarden implementeren⁶. Daarom fietst ActionAid boven tafel in hoeverre zes prominente fietsmerken, Batavus, Koninklijke Gazelle, Sparta, Stella, Urban Arrow en VanMoof, deze standaarden naleven. Uit het onderzoek blijkt dat een aantal fietsmerken de eerste stappen zet om mensenrechten en milieu in productieketens te respecteren. Dit is zeer positief. Helaas lijkt het merendeel nog niet bewust te zijn van het menselijk leed achter de productie van hun fietsen en lijken de gevolgen voor vrouwen al helemaal buiten beschouwing te blijven. Dit is zorgwekkend, gezien de enorme impact in landen zoals Zuid-Afrika. Urgente actie is nodig om te zorgen dat de noodzakelijke energietransitie in Nederland niet leidt tot grootschalige schade elders.

Daarom roept ActionAid, in navolging van de 'fairphone', op tot een 'fairbike'. E-bikes geproduceerd met respect voor mensenrechten en milieu. ActionAid onderstreept daarbij het belang van aandacht voor vrouwenrechten en gendergelijkheid, gezien de disproportionele impact op vrouwen. Daarvoor is ook wetgeving voor internationaal verantwoord ondernemen (IMVO) nodig: wetgeving die bedrijven verplicht om te ondernemen met respect voor mens en milieu en met aandacht voor gendergelijkheid

1. Hart van Nederland (2022) Fietsenverkoop door het dak, vooral e-bikes zijn niet aan te slepen [Online] te bereiken via <https://www.hartvannederland.nl/nieuws/economie/fietsenverkoop-door-het-dak-vooral-e-bikes-zijn-niet-aan-te-slepen-ik-rust>

2. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022) Brochure: Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets [Online] te bereiken via <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/09/15/aanschaf-en-gebruik-van-de-elektrische-fiets>

3. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (n.d) Stimuleren van Fietsen [Online] te bereiken via: <https://www.gezondeleefomgeving.nl/thema/fietsen>

4. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf

5. Ministerie van Buitenlandse Zaken (n.d) Start met OESO-richtlijnen [Online] te bereiken via: <https://www.startmetoeso-richtlijnen.nl/wat-zijn-oeso-richtlijnen>

6. Ibid

en vrouwenrechten. Consumenten die juist kiezen voor een duurzaam vervoermiddel willen geen mensenrechtenschendingen aan hun fiets hebben hangen of genderongelijkheid in de hand werken. Fietsmerken die duurzaam produceren zouden niet hoeven te concurreren met bedrijven die nog geen IMVO-standaarden naleven.

Het staat buiten kijf dat een transitie naar duurzame energievoorziening en mobiliteit noodzakelijk is om klimaatverandering tegen te gaan, maar dan wel rechtvaardig en eerlijk. We hebben als samenleving juist nu de kans om het in één keer goed te doen. Voor een echt duurzame energietransitie moeten we niet alleen rekening houden met het klimaat, maar ook met mensenrechten en gendergelijkheid. Fietsmerken hebben met hun groene imago en groeiende populariteit een uitgelezen kans om voorloper te worden in een écht duurzame energietransitie. ActionAid nodigt de merken dan ook uit om samen te pleiten voor IMVO-wetgeving waarin de bescherming van vrouwenrechten goed verankerd is, en te zorgen voor een echt duurzame en rechtvaardige energietransitie.

**VOOR EEN ECHT DUURZAME ENERGIETRANSITIE
MOETEN WE NIET ALLEEN REKENING HOUDEN
MET HET KLIMAAT, MAAR OOK MET
MENSENRECHTEN EN GENDERGELIJKHEID.**



2. RECHTVAARDIGE ENERGIETRANSITIE

IN 2015 SPRAKEN OVERHEDEN WERELDWIJD MET ELKAAR AF WELKE STAPPEN ZIJ ZETTEN OM KLIMAATVERANDERING TEGEN TE GAAN IN HET KLIMAATAKKOORD VAN PARIJS⁷.

Om te voldoen aan dit Klimaatakkoord, streeft Nederland naar een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 95% in 2050⁸. Nederland en andere landen zijn voor het behalen van deze doelen zeer afhankelijk van de transitie naar duurzame energiebronnen, zoals windturbines en zonnepanelen voor het uitfasen van fossiele brandstoffen. Zo moet de energievoorziening in Nederland in 2050 volledig duurzaam zijn⁹. Hetzelfde geldt voor mobiliteit; in 2050 moet het verkeer in Nederland emissieloos zijn, terwijl toegankelijkheid en bereikbaarheid behouden moeten blijven¹⁰.

Vanwege de energietransitie moeten er de aankomende jaren veel meer windturbines, zonnepanelen en batterijen voor elektrische auto's en fietsen geproduceerd worden. Dit vraagt ook veel meer grondstoffen, zoals aluminium, grafiet, nikkel, kobalt, mangaan, koper en lithium, waardoor er meer mijnbouw plaatsvindt. Om ervoor te zorgen dat de opwarming van de aarde niet boven de 2 graden Celsius uitstijgt, zal de vraag naar deze grondstoffen in 2050 met 500% zijn toegenomen, om windturbines, zonnepanelen en batterijen te produceren, aldus de Wereldbank¹¹.

Helaas gaat de winning van deze grondstoffen nog te vaak gepaard met mensenrechtenschendingen en milieuschade. En vanwege bestaande genderongelijkheid worden vrouwen op onevenredige wijze getroffen door deze negatieve gevolgen. Mijnbouwbedrijven lappen internationale standaarden aan hun laars, waardoor hun activiteiten ernstige mensenrechtenschendingen en milieuschade

veroorzaken. Het Business and Human Rights Resource Centre rapporteert bijvoorbeeld bijna vijfhonderd mensenrechtenschendingen gerelateerd aan mijnbouwbedrijven die grondstoffen winnen noodzakelijk voor de transitie in de periode 2010-2021¹².

Mijnbouwactiviteiten worden wereldwijd gelinkt aan vervuiling van water en land, uitstoot van giftige gassen, gewelddadig conflict, gevaarlijke werkomstandigheden, gezondheidsrisico's, kinderarbeid, gender-gerelateerde discriminatie en seksueel geweld, landroof, negatieve gevolgen voor de bestaanszekerheid en voedselzekerheid van lokale en inheemse gemeenschappen, belastingontduiking, het uitvergroten van economische en sociale ongelijkheden en corruptie en fraude¹³. Het gebrek aan respect voor lokale en nationale wetgeving en internationale standaarden door mijnbouwbedrijven, leidt tot wereldwijde uitholling van het rechtssysteem¹⁴.

Zolang deze grondstoffen niet op eerlijke wijze worden ingewonnen, zal de toenemende vraag naar deze mineralen ook zorgen voor toenemende ongelijkheid, mensenrechtenschendingen en milieuschade wereldwijd. Het strookt niet met de duurzame doelstellingen om te verduurzamen over de rug van vrouwen elders in de wereld. Een écht duurzame transitie adresseert (en versterkt geen) ongelijkheden, zorgt dat het energie- en mobiliteit systeem werkt voor mens, milieu én het klimaat en zorgt dat iedereen aan tafel zit om mee te praten over de transitie¹⁵.

7. UNFCCC (2015) Paris Climate Agreement [Online] te bereiken via: https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf

8. Ten opzichte van 1990. Bron: Rijksoverheid (g.d.) Klimaatbeleid [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>

9. Rijksoverheid (g.d.) Duurzame Energie [Online] te bereiken via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-energie>

10. Rijksoverheid (g.d.) Duurzame mobiliteit [Online] te bereiken via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-mobiliteit>

11. World Bank Group (2020) Minerals for Climate Action, The Mineral Intensity of the Clean Energy Transition [Online] te bereiken via <https://pubdocs.worldbank.org/en/961711588875536384/pdf/Minerals-for-Climate-Action-The-Mineral-Intensity-of-the-Clean-Energy-Transition.pdf>

12. Business and Human Rights Resource Centre (n.d.) Transition Minerals Tracker [online] te bereiken via: <https://www.business-humanrights.org/en/from-us/transition-minerals-tracker/>

13. BSR (n.d) 10 Human Rights Priorities for the Extractives Sector [Online] te bereiken via: https://www.bsr.org/reports/BSR_Primer_Human_Rights_Extractives.pdf

14. Ibid

15. ActionAid (2020) Principles for Just Transitions in Extractives and Agriculture [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2020/12/ActionAid_TransitionExtractivesAgriculture_A4_lowres-1.pdf

3. MANGAAN: DRIJFVEER ACHTER DE ELEKTRISCHE FIETS

ELEKTRISCHE VERVOERMIDDELEN, ZOALS FIETSEN EN AUTO'S, ZIJN ESSENTIEEL VOOR DE ENERGIETRANSITIE EN OM TOEKOMSTIGE MOBILITEIT TE GARANDEREN.

Elektrische fietsen stoten geen CO₂, stikstof of fijnstof uit en zijn daarom beter voor het milieu dan vervoermiddelen die gebruik maken van fossiele brandstoffen¹⁶. Daarnaast is fietsen gezond en nemen ze minder publieke ruimte in dan andere vervoermiddelen. Tot slot gaan consumenten vanwege de stijgende brandstofprijzen op zoek naar een goedkoper alternatief. Daarom is de verkoop van e-bikes in Nederland de afgelopen jaren enorm toegenomen. Zo rijden er op dit moment 3,4 miljoen elektrische fietsen in Nederland rond¹⁷. Onderzoeksbureau SOMO schat in dat er vanaf 2030 1.870.000 e-bikes per jaar verkocht zullen worden in Nederland. De vraag naar elektrische fietsen zal de komende jaren dus blijven toenemen.

Grondstoffen uit de hele wereld maken de elektrische fiets. Voor de productie van de e-bike, en dan met name de batterij, zijn een aantal grondstoffen essentieel, zoals staal, mangaan, lithium, kobalt en nikkel. De winning van deze grondstoffen en daarmee de productie van de batterijen gaat gepaard met schade aan mens en milieu. Zo wordt kobalt, dat voornamelijk in de Democratische Republiek Congo wordt ingewonnen, in verband gebracht met kinderarbeid, gevaarlijke werkomstandigheden, uitstoot van giftige gassen en enorme vervuiling die ernstige gezondheidsrisico's veroorzaken¹⁸. Ook het inwinnen van lithium zorgt voor schade aan het milieu, mensenrechtenschendingen en gevaarlijke arbeidsomstandigheden in bijvoorbeeld Argentinië en Bolivia¹⁹.

ActionAid richt zich in dit onderzoek op de grondstof mangaan. In 2020 en 2021 voerde ActionAid namelijk

een grootschalig onderzoek uit naar de gevolgen van mangaanwinning voor gemeenschappen in Zuid-Afrika²⁰. 70% van de door Nederland geïmporteerde mangaanerts komt uit Zuid-Afrika en Zuid-Afrika is verantwoordelijk voor 40% van de wereldwijde mangaan export. De gevolgen van de winning van lithium, kobalt en koper zijn uitgebreid onderzocht in relatie tot de energietransitie, maar nooit eerder vond er zo'n grootschalig onderzoek plaats naar mangaan. Dit ondanks het feit dat mangaan wereldwijd een van de meest gebruikte mineralen is. Mangaan wordt namelijk ingezet voor de productie van staal en staal is één van de meest gebruikte metalen ter wereld. Staal wordt ook gebruikt voor de bouw van windturbines. Zo is mangaan onlosmakelijk verbonden met de energietransitie.

Mangaan wordt verder ingezet voor de productie van de batterijen voor elektrische fietsen en auto's. De twee meest voorkomende batterijen voor e-bikes bevatten mangaan: de NCM-batterij (lithium, zuurstof, nikkel, kobalt, mangaan) en de LMO-batterij (lithium, mangaan, zuurstof). Beiden bevatten de grondstof mangaan, alhoewel de NCM-batterij een grotere hoeveelheid bevat. Nederland importeerde in 2021 voor \$305 miljoen aan batterijen, voornamelijk afkomstig uit België, China en Duitsland²¹. Gezien de stijgende vraag naar e-bikes zal de vraag naar mangaan alleen maar toenemen. De Internationale Energy Agency (IEA) voorspelt dat er in 2030 177.000 ton mangaan nodig zal zijn voor de productie van alle elektrische voertuigen²².

16. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020) Fietsfeiten: nieuwe inzichten [Online] te bereiken via: <https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/10/12/fietsfeiten-nieuwe-inzichten>

17. NOS (2023) Enorme toename elektrische voertuigen, maar wat is de klimaatwinst? [Online] te bereiken via: <https://nos.nl/artikel/2466089-enorme-toename-elektrische-voertuigen-maar-wat-is-de-klimaatwinst>

18. Amnesty (2020) Alarmerende uitkomst onderzoek: Kobaltmijnen DRC grote kans op aangeboren afwijkingen [Online] te bereiken via: <https://www.amnesty.nl/actueel/alarmerende-uitkomst-onderzoek-kobaltmijnen-drc-grote-kans-op-aangeboren-afwijkingen>

19. Natuur en Milieu (g.d.) Elektrische auto's en accu's dit is wat je moet weten [Online] te bereiken via: <https://natuurenmilieu.nl/publicatie/elektrische-autos-en-accus-dit-is-wat-je-moet-weten/>

20. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf

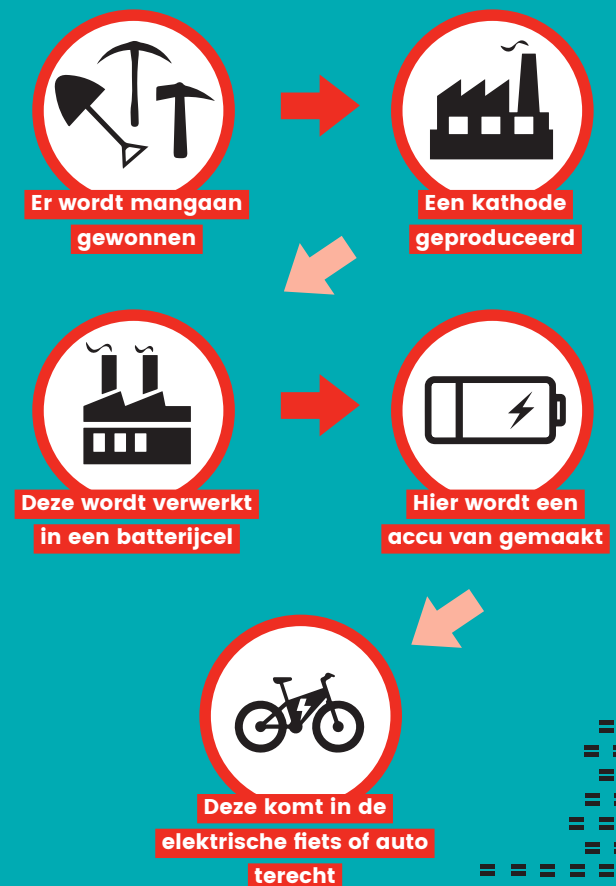
21. TradeMap (2023). List of supplying markets for a product imported by Netherlands. Product: 8506 Primary cells and primary batteries, electrical; parts thereof (excluding spent). Geraadpleegd via <https://www.trademap.org/> op 23 januari 2023.

22. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf

Batterijen, zowel de NCM als de LMO variant, worden verwerkt in accu's. De accu's vormen samen met het motorsysteem de drijfveer van de elektrische fiets. Fietsmerken kunnen zelf accu's produceren of gebruiken accu's van secundaire producenten. Van de onderzochte fietsmerken produceren Koninklijke Gazelle, Sparta, Stella en Batavus eigen accu's en gebruiken daarnaast accu's van secundaire producenten²³. Van deze vier fietsmerken en het fietsmerk Urban Arrow weten we dat ze het motorsysteem van Bosch gebruiken. Deze motorsystemen worden vaak gebruikt in combinatie met accu's van hetzelfde merk. In de accu's van Bosch worden LMO-batterijen van bijvoorbeeld Samsung of LG gebruikt, die mangaan bevatten²⁴. Over VanMoof is helaas niet zoveel informatie beschikbaar, wel is duidelijk dat VanMoof in een aantal uitvoeringen LG-accu's gebruikt.²⁵ Van de zes onderzochte fietsmerken kunnen we dus stellen dat vijf van de fietsmerken naar alle waarschijnlijkheid batterijen met mangaan gebruiken, namelijk Koninklijke Gazelle, Sparta, Stella, Batavus en Urban Arrow.

GEZIEN DE STIJGENDE VRAAG NAAR E-BIKES ZAL DE VRAAG NAAR MANGAAN ALLEEN MAAR TOENEMEN. DE INTERNATIONALE ENERGY AGENCY (IEA) VOORSPELT DAT ER IN 2030 177.000 TON MANGAAN NODIG ZAL ZIJN VOOR DE PRODUCTIE VAN ALLE ELEKTRISCHE VOERTUIGEN.

Mangaan wordt voornamelijk gewonnen in Zuid-Afrika, Australië, Gabon, Brazilië en Ghana. In 5 verschillende stappen komt het mangaan bij de eindgebruiker terecht:



UITGELICHT

DE PRODUCTIEKETEN VAN EEN ELEKTRISCHE FIETS

De productieketen van elektrische fietsen, en dan met name de batterijen, bestaat uit verschillende fases. Eerst worden grondstoffen die nodig zijn voor de productie van de batterij ingewonnen door middel van mijnbouw en geraffineerd in landen zoals Zuid-Afrika. Het geraffineerde mangaan wordt dan door middel van chemische verwerking omgezet in cathodes, die worden gebruikt voor het produceren van de batterijcellen.²⁶ Nederland kent geen batterijcel productiefaciliteiten, de batterijen worden onder andere geproduceerd in Japan, China en Zuid-Korea. Daarna wordt de batterijcel verwerkt in motor- en accu-systemen, zoals die van Bosch. Ook deze worden in verschillende landen geproduceerd en geïmporteerd naar Nederland door de fietsmerken. Sommige fietsmerken, zoals Koninklijke Gazelle, hebben ook een eigen motor- en accu-systeem.²⁷

²³. Op basis van de websites van verschillende aanbieders.

²⁴. Idem

²⁵. Van Moof (n.d.), What can you tell me about the battery? Geraadpleegd via: <https://support.vanmoof.com/en/support/solutions/articles/44001929463-what-can-you-tell-me-about-the-battery-> op 19 januari 2023.

²⁶. SOMO (2020) The Battery Paradox [Online] te bereiken via <https://www.somo.nl/nl/the-battery-paradox/>

²⁷. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf

4. MENSELIJK LEED ACHTER MANGAAN

IN 2020 EN 2021 VOERDE ACTIONAID EEN GROOTSCHALIG ONDERZOEK UIT NAAR DE SOCIALE EN ECOLOGISCHE GEVOLGEN VAN MANGAAN WINNING VOOR OMWONENDE GEMEENSCHAPPEN IN ZUID-AFRIKA²⁸.

Het onderzoek vond plaats in Zuid-Afrika omdat dit land 75% van de wereldvoorraad aan mangaanerts op land heeft. Zuid-Afrika is dus essentieel voor de energietransitie. ActionAid onderzocht de gevolgen door middel van sociale audits²⁹ uitgevoerd in 2020 onder drie gemeenschappen nabij de Kalahari mangaan velden in Zuid-Afrika, in samenwerking met de Zuid-Afrikaanse beweging Mining Affected Communities United in Action (MACUA)/Women Affected by Mining United in Action (WAMUA). Het Kalahari mangaan veld is 425 km² groot en de meerderheid van Zuid-Afrikaanse mijnbouwbedrijven die mangaan inwinnen zijn hier actief.

Uit het onderzoek blijkt dat mangaan mijnbouw gepaard gaat met grootschalige water- en luchtvervuiling en dat de gemeenschappen te maken krijgen met ernstige gezondheidsrisico's. De negatieve gevolgen van de mijnbouw leiden tot verdere economische en sociale ongelijkheid en zorgen voor een afbraak aan democratische besluitvorming. Het onderzoek bevestigt wederom dat vooral vrouwen de kosten dragen van de negatieve gevolgen van mijnbouw. Dit hoofdstuk laat zien op welke wijze Zuid-Afrikaanse vrouwen en hun gemeenschappen worden benadeeld door mangaanwinning.

ECONOMISCHE EN SOCIALE ONGELIJKHEID

De Noordkaap, de provincie waar het Kalahari mangaan veld zich bevindt, is rijk aan mineralen en metalen, maar de bevolking is arm. De winst die behaald wordt met mangaanwinning komt niet ten goede aan Zuid-Afrika en haar bevolking, maar wordt vooral in het buitenland behouden. Mijnbouw draagt bij aan 25% van de totale Zuid-Afrikaanse export maar draagt slechts bij aan 8.3% van het BNP. De gemeenschappen rond de mangaan mijnen zijn arm en

er heerst hoge werkloosheid. 56,6% van de vrouwen in deze gemeenschappen leeft bijvoorbeeld onder de armoedegrens.

Uit het onderzoek blijkt dat gemeenschappen waarin mijnbouwbedrijven actief zijn drie keer zoveel kans maken om inadequate publieke voorzieningen te hebben dan gemeenschappen zonder mijnbouwactiviteiten. Mijnbouwbedrijven hebben een voorkeur voor binnenlandse arbeidsmigranten in plaats van lokale werknemers omdat zij geen binding hebben met de lokale gemeenschap. Dit zorgt voor een enorme influx aan mensen in de gemeenschap en de publieke voorzieningen kunnen dit niet aan. Vrouwen voelen zich, mede door de influx aan arbeidsmigranten, armoede en gebrek aan werkgelegenheid, veelal gedwongen om over te gaan tot sekswerk.

Daarnaast betalen mijnbouwbedrijven vaak geen tot weinig belasting, waardoor de lokale schatkist ook niet profiteert van mijnbouw en er geen budget beschikbaar is voor publieke voorzieningen.

VROUWEN EN GEMEENSCHAPPEN HEBBEN GEEN STEM IN BESLUITVORMINGSPROCESSEN

De politieke besluitvorming in rurale gemeenschappen in Zuid-Afrika, zoals de gemeenschappen in de buurt van het Kalahari mangaan veld, bestaat vaak uit lokaal bestuur en traditionele leiders. In deze gebieden is grond vaak in handen van deze traditionele leiders en niet van de bevolking die het land bewerkt voor voedsel. Vanwege een toename aan mijnbouwactiviteiten wordt land steeds meer een politieke kwestie tussen de mijnbouwbedrijven, nationale overheid en traditionele leiders. Corruptie viert hoogtij en lokale gemeenschappen trekken vaak aan het kortste eind. Volgens de Zuid-Afrikaanse

²⁸. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf

²⁹. Een sociale audit is een onderzoeksmethode waarbij de ervaring en het narratief van de gemeenschap centraal staat. Aan de hand van de sociale audit wordt onderzocht of publieke en private actoren voldoen aan hun sociale en wettelijke verplichtingen.

wet dienen lokale gemeenschappen inspraak te krijgen in mijnbouwactiviteiten voordat vergunningen worden afgegeven. In realiteit gebeurt dit zelden. Uit het onderzoek blijkt dat 94% van de onderzochte gemeenschapsleden nooit inspraak heeft gehad over de mijnbouwactiviteiten in hun gebied.

De lokale gemeenschappen geven ook aan dat de komst van de mijnbouwbedrijven zorgt voor een verslechtering van contact met het lokaal bestuur, gezien het bestuur in essentie een marionet van de mijnbouwbedrijven wordt. Het lokaal bestuur neemt de verantwoordelijkheid voor consultatie met gemeenschappen over van de mijnbouwbedrijven maar bezoekt de gemeenschappen zelden. Sommige traditionele leiders worden wel uitgenodigd voor bijeenkomsten maar hun belangen (als landeigenaar) komen niet altijd overeen met de belangen van de gemeenschap. Aangezien vrouwen amper vertegenwoordigd zijn in het lokaal bestuur of als traditionele leider, hebben zij nog minder de kans om hun wensen en behoeften te laten horen.

WATERSCHAARSTE EN -VERVUILING

De gemeenschappen rondom het Kalahari mangaan veld zijn voornamelijk afhankelijk van waterputten voor hun watervoorziening. Maar de mijnbouwactiviteiten zorgen ervoor dat water schaars is en dat de kwaliteit van het beschikbare water verslechterd. Mijnbouwbedrijven gebruiken voor hun activiteiten namelijk drie keer zoveel water dan de gemeenschappen zelf gebruiken. 57% van de onderzochte gemeenschapsleden geeft aan dat ze geen toegang hebben tot water of alleen toegang hebben tot waterputten die ver weg liggen. Hetzelfde blijkt uit een milieुरapport van 2017, uitgevoerd ter voorbereiding op nieuwe mijnbouwactiviteiten, waarin staat dat: *“het grondwaterniveau zich in 100 jaar nog niet zal herstellen”*. Aangezien vrouwen vaak verantwoordelijk worden gehouden voor het halen van water, lopen zij nu extra risico op (seksueel) geweld, omdat zij naar verafgelegen plekken moeten reizen om andere waterputten te bereiken.

Ook de kwaliteit van het water verslechtert, vanwege de chemische stoffen die de mijnbouwbedrijven gebruiken en die in het grondwater sijpelen. 62% van de gemeenschapsleden geeft aan dat de waterkwaliteit slecht is en verwijst daarbij naar kalk, zout, verkleuring en vervuiling dat zichtbaar is in het water. Hetzelfde blijkt uit het 2017 milieुरapport, waarin staat dat *“de*

verontreiniging mogelijk nog miljoenen jaren in het grondwater kan blijven” en waaruit blijkt dat een grote hoeveelheid aan chemische stoffen, waaronder nitraat, saline, arsenicum, aluminium, barium, mangaan en ijzer, in het grondwater werd aangetroffen. Na verder onderzoek werd er ook grote hoeveelheden saline, nitraat en mangaan in de waterputten aangetroffen. De mensen in deze gebieden hebben vaak geen alternatieve waterbronnen beschikbaar en hebben geen middelen om de kwaliteit van het water te testen. Zij hebben dus geen andere keus dan het vergiftigde water te drinken.

GEZONDHEIDSRISICO'S

84% van de onderzochte gemeenschapsleden geeft aan dat de mangaanmijnbouw tot gezondheidsrisico's leidt. De klachten worden veroorzaakt door het inademen van giftige stoffen, asbest dat vrijkomt door de mijnbouwactiviteiten en vervuiling van water en land. Ook is er een toename aan seksueel overdraagbare aandoeningen, zoals HIV/AIDS, door de toestroom aan arbeidsmigranten. Mensen kampen daarnaast met mentale klachten, zoals stress en trauma's, vanwege de explosies en aardbevingen die de mijnbouwactiviteiten teweegbrengt. 71% van de gemeenschapsleden geeft aan wekelijks te maken te krijgen met deze explosies. Naast de gevolgen voor de gezondheid, zorgen de explosies ook voor het instorten van huizen en infrastructuur.

De vervuiling van het water leidt tot gezondheidsrisico's, zoals wiegendood van pasgeboren baby's en risico's voor mensen met hart-en vaatziekten en nierproblemen. Langdurige blootstelling aan de luchtvervuiling veroorzaakt chronische luchtwegaandoeningen, astma, silicose en tuberculose. Blootstelling aan mangaan, zowel in de lucht als in het water, veroorzaakt een neurologische aandoening die het zenuwstelsel van de patiënt aantast en zorgt ervoor dat geboortefwijkingen toenemen.

Aangezien mangaan mijnwerkers vaak de enige mensen zijn in het gebied met een vast inkomen, zijn zij aantrekkelijk voor de arme, jonge vrouwen daar, omdat zij kunnen zorgen voor een weg uit hun uitzichtloze financiële situatie. Dit zorgt voor een ongezonde machtsrelatie tussen de mijnwerkers en jonge vrouwen en daarmee uitbuiting. Daarbij heeft de komst van de mijnwerkers gezorgd voor een toename in de verspreiding van seksueel overdraagbare aandoeningen zoals HIV/AIDS in het gebied.

Voordat de mangaan mijnbouw arriveerde, werd in het gebied voornamelijk asbest gemijnd. Dit betekent dat er nog veel asbest in de grond zit en ook veel van de infrastructuur in het gebied is gebouwd met asbest. Daarbij zorgen de trillingen veroorzaakt door de mijnbouwactiviteiten ervoor dat het asbest uit de grond en infrastructuur vrijkomt, wat leidt tot nog meer asbestvergiftiging onder de omwonenden. Tot slot is gezondheidszorg duur, wonen de gemeenschappen ver weg van ziekenhuizen en klinieken en hebben ze geen toegang tot ambulances. Dit zorgt ervoor dat klachten vaak lang onbehandeld blijven, waardoor ze verergeren.

**DE MANGAAN MIJNEN VERVUILEN HET AL
SCHAARSE GRONDWATER. 84% VAN DE
ONDERZOCHE GEMEENSCHAPSLEDEN GEEFT
AAN DAT DE MANGAANMIJNBOW TOT
GEZONDHEIDSRISICO'S LEIDT. GEWELD
TEGEN VROUWEN NEEMT TOE.**



UITGELICHT

DE GEVOLGEN VAN MANGAAN-WINNING VOOR MONICA EN LERATO



Monica is een van de weinige vrouwelijke traditionele leiders actief in het gebied rondom het Kalahari mangaan veld. Daarom wordt zij wel uitgenodigd voor bijeenkomsten tussen traditionele leiders en het lokaal bestuur. Tijdens een van die bijeenkomsten kaartte zij de behandeling van vrouwelijke arbeiders aan en het feit dat er alleen tussen 02.00 en 04.00 uur 's nachts water uit de pomp komt, terwijl de mijn de hele dag water heeft. Ook benoemde ze het gebrek aan opleiding en ontwikkeling voor jongeren, ondanks de bloeiende mijnindustrie: *"We moeten tussen middernacht en 4 uur wakker worden om water te halen. Soms hebben we gedurende de dag niets, slechts een druppel. Het is een lange afstand naar de waterpomp. We pleiten bij de mangaan mijnen om ons te helpen met water. De mijnen gebruiken meer water dan wij als gemeenschap. Het is ook een veiligheidsrisico. Vrouwen lopen risico als ze 's nachts alleen water halen. We moeten ook onze kinderen alleen in het huis achterlaten."* Monica kreeg geld aangeboden om haar mond te houden. Toen zij dit weigerde, werd haar dochter Thuto op school in elkaar geslagen. Het schoolhoofd raadt haar aan om te stoppen met klagen over de mijnen.



Lerato verloor beide ouders in 2012, vermoedelijk vanwege asbestvergiftiging. Zelf heeft ze last van de explosies veroorzaakt door de mijnbouwactiviteiten: *"Ik heb last van explosies, geluid en stof als gevolg van de mijnbouwactiviteiten. Mangaan raakt ons hard, omdat er asbest vrijkomt als er explosies zijn. Dit veroorzaakt tuberculose en andere ziektes. Het tast ook onze stem aan. De mijn verwoest ons land en onze huizen. Het is alsof ze ons niet eens zien."*

5. DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN NEDERLANDSE FIETSMERKEN

ZUID-AFRIKAANSE MIJNBOUWBEDRIJVEN DIE MENSENRECHTEN SCHENDEN, MILIEUSCHADE VEROORZAKEN EN ONGELIJKHEID BEVORDEREN, ZIJN NIET ALLEEN EEN PROBLEEM VOOR ZUID-AFRIKA.

Deze mijnbouwbedrijven zijn namelijk via de productieketen verbonden aan Nederlandse bedrijven die elektrische fietsen maken en verkopen. Zonder vraag naar elektrische fietsen, staal en windturbines zou de vraag naar mangaan en dus mangaanmijnbouw niet kunnen bestaan. De verantwoordelijkheid van deze bedrijven is vastgelegd in internationale standaarden voor Internationaal Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (IMVO).

Daarbij hangt de mate van verantwoordelijkheid voor negatieve gevolgen af van de betrokkenheid van een bedrijf bij een bepaalde schending in de keten. Een bedrijf dat bijvoorbeeld milieuschade direct heeft veroorzaakt, zoals de enorme olie lekkage in de Golf van Mexico veroorzaakt door British Petroleum³⁰, heeft een grotere mate van verantwoordelijkheid dan een fietsmerk dat fietsen produceert waarbij de mangaan gebruikt in de batterij pas veel verder in de keten zit. De laatste is namelijk alleen via de productieketen betrokken bij de schendingen. Toch heeft elk bedrijf, in lijn met de bestaande internationale standaarden, een verantwoordelijkheid om haar invloed aan te wenden en problemen in de productieketen aan te pakken.

De afgelopen jaren begint het besef steeds meer te komen dat incidenten, zoals de Rana Plaza ramp waarbij 1134 textielarbeiders omkwamen³¹ of orang oetans die uitsterven in het Maleisische regenwoud vanwege palmolie winning, niet in een vacuüm bestaan.

Het zijn incidenten gedreven door een economisch systeem dat productiekosten zo laag mogelijk houdt en alleen is gericht op winst. Zo wordt respect voor mensenrechten en het milieu niet als prioriteit gezien en wordt genderongelijkheid in stand gehouden. Alle schakels in de productieketen, van mijnbouwbedrijf tot batterijen producent tot fietsmerk, hebben een bepaalde mate van invloed en daarom een verantwoordelijkheid om te zorgen dat mensenrechten en milieu gerespecteerd worden en gendergelijkheid bevordert.

Overheden en bedrijven hebben dit wereldwijd met elkaar afgesproken in internationale standaarden, zoals de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen³² en de UN Guiding Principles on Business and Human Rights³³.

Ook de Nederlandse overheid verwacht al sinds 2011 van bedrijven dat zij deze standaarden naleven³⁴. Dit geldt dus ook voor de elektrische fietsmerken. In eerdere jaren werden bedrijven vooral gestimuleerd om mensenrechten en milieu te respecteren, bijvoorbeeld door middel van de vrijwillige sector-convenanten voor internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen³⁵. Maar dit zorgde voor onvoldoende resultaat, concludeerde het Ministerie van Buitenlandse Zaken recentelijk³⁶. Steeds meer overheden wereldwijd gaan daarom over op het verplichten van bedrijven door middel van wetgeving.

30. Het Parool (2012) BP aansprakelijk voor kosten olieramp Golf van Mexico [Online] te bereiken via: <https://www.parool.nl/nieuws/bp-aansprakelijk-voor-kosten-olieramp-golf-van-mexico>

31. Op 24 april 2013 stortte in Savar, een subdistrict van Bangladesh, een acht verdiepingen tellend gebouw genaamd Rana Plaza in. Bij de instorting kwamen 1.134 mensen om het leven en raakten ongeveer 2.500 mensen gewond

32. Ministerie van Buitenlandse Zaken (g.d.) OESO-richtlijnen [Online] te bereiken via: <https://www.oesorichtlijnen.nl>

33. OHCHR (g.d.) Guiding Principles on Business and Human Rights [Online] te bereiken via: https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf

34. Ministerie van Buitenlandse Zaken (g.d.) OESO-richtlijnen [Online] te bereiken via: <https://www.oesorichtlijnen.nl>

35. Ministerie van Buitenlandse Zaken (g.d.) OESO-richtlijnen [Online] te bereiken via: <https://www.oesorichtlijnen.nl>

36. Rijksoverheid (g.d.) Verbeteren verantwoord ondernemen [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen-imvo/bevorderen-internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen>

Zo wordt er zowel door de Europese Commissie³⁷ als Nederland³⁸ gewerkt aan wetgeving die bedrijven verplicht om milieu en mensenrechten in ketens te respecteren. In Nederland ligt deze wet zelfs al klaar, dankzij het initiatiefvoorstel van de politieke partijen ChristenUnie, Partij van de Arbeid, GroenLinks en de Socialistische Partij. Het is essentieel dat het bedrijfsleven deze initiatiefwet steunt.

Naast overheden beseffen meer en meer bedrijven dat zij een verantwoordelijkheid hebben voor de gevolgen van hun productie en handel over de grens. Ook een paar fietsmerken zetten voorzichtige eerste stappen richting verantwoord ondernemen (zie het volgende hoofdstuk voor meer informatie). Bedrijven die nu al op deze rijdende trein zijn gesprongen, zullen beter voorbereid zijn op aankomende wetgeving, dan bedrijven die pas aan de slag gaan wanneer deze in effect komt.



UITGELICHT

GENDER-RESPONSIEVE MENSENRECHTEN DUE DILIGENCE: WAT BETEKENT DAT PRECIES?

De OESO-richtlijnen en UN Guiding Principles schrijven voor welke verantwoordelijkheden bedrijven hebben ten opzichte van mensenrechten en milieu. Het proces dat beschrijft hoe bedrijven mensenrechten en milieu kunnen respecteren noemen we “mensenrechten due diligence”, oftewel gepaste zorgvuldigheid. Bovengenoemde standaarden lichten toe hoe bedrijven de zes stappen van dit proces in de praktijk kunnen brengen. Beide standaarden benoemen ook het belang van het uitvoeren van dit proces met een genderlens.

Kortom, om ook risico's op het gebied van vrouwenrechten te identificeren en aan te pakken. In het kort schrijft dit proces voor dat bedrijven:

1. Mensenrechtenbeleid opstellen met aandacht voor gendergelijkheid en vrouwenrechten en dit integreren in managementprocessen.
2. Mensenrechten en milieurisico's identificeren in hun productieketens en daarbij specifiek rekening houden met de gevolgen voor vrouwen.
3. Risico's en nadelige gevolgen voorkomen of tegengaan waarbij de wensen van eventueel getroffen centraal staan.
4. De effectiviteit en resultaten van dit proces continu monitoren in samenspraak met eventueel getroffen vrouwen, gender experts en vrouwenrechtenorganisaties.
5. Op toegankelijke wijze communiceren over risico's of daadwerkelijke gevolgen voor mensenrechten en milieu die zij aantreffen in hun ketens.
6. Toegang bieden tot herstel voor slachtoffers van mensenrechtenschendingen en milieuschade, waarbij rekening wordt gehouden met de extra barrières die vrouwen ondervinden in het toegang krijgen tot herstel. >>

37. Ministerie van Buitenlandse Zaken (2020) Kamerbrief rapport evaluatie IMVO-convenanten [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/07/10/kamerbrief-rapport-evaluatie-imvo-convenanten>

38. European Commission (2023) Just and sustainable economy: Commission lays down rules for companies to respect human rights and environment in global value chains [Online] Available from: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1145

39. Rijksoverheid (g.d.) Verbeteren verantwoord ondernemen [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen-imvo/bevorderen-internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen>



UITGELICHT

Belangrijk om te weten is dat dit proces bedoeld is om risico's en schade te voorkomen. Dit proces moet ertoe leiden dat bedrijven goed weten wat zich afspeelt in hun keten en samenwerken met ketenpartijen om risico's en schade te voorkomen. Dit betekent ook dat bedrijven mogelijk extra maatregelen moeten treffen om de gevolgen van risico's voor vrouwen boven tafel te krijgen. Bedrijven kunnen zich niet langer verstoppen achter onwetendheid of de verantwoordelijkheid van hun leveranciers. Als er straks wetgeving komt, worden bedrijven die kunnen aantonen dat ze hun best hebben gedaan om de keten in kaart te brengen en maatregelen te treffen, beloond.



6. NEDERLANDSE FIETSMERKEN SCHIETEN TEKORT

**UIT EERDERE HOOFDSTUKKEN BLIJKT DAT DE GRONDSTOFFEN NOODZAKELIJK
VOOR DE ELEKTRISCHE FIETS DOORGAANS GELINKT ZIJN AAN ERNSTIGE
MENSENRECHTENSCHENDINGEN EN MILIEUSCHADE EN DAT MET NAME
VROUWEN GETROFFEN WORDEN.**

De Nederlandse overheid verwacht van alle bedrijven, en dus ook de fietsmerken, dat zij hun verantwoordelijkheid nemen om mensenrechtenschendingen en milieuschade in ketens tegen te gaan. Gezien de toenemende populariteit van e-bikes is het cruciaal dat fietsmerken deze verantwoordelijkheid nemen. Daarom onderzocht ActionAid in hoeverre de volgende 6 elektrische fietsmerken internationale standaarden op het gebied van verantwoord ondernemen naleven: Koninklijke Gazelle, Sparta, Batavus, Stella, VanMoof en Urban Arrow.

ActionAid onderzocht deze 6 merken vanwege het marktaandeel en de publieke zichtbaarheid. De fietsen van Koninklijke Gazelle, Sparta, Batavus en Stella worden namelijk in Nederland het meeste verkocht en de andere merken zijn zeer zichtbaar in het publieke domein. Het onderzoek is gebaseerd op publiek beschikbare informatie van de fietsmerken zelf, zoals websites, jaarverslagen en beleidsstukken, of informatie van de moederbedrijven van de fietsmerken: Accell Group (Batavus en Sparta) en Pon Bike (Koninklijke Gazelle en Urban Arrow). ActionAid heeft ook contact gezocht met de zes fietsmerken en Accell Group en Pon Bike, maar de bedrijven konden over het algemeen niet meer informatie delen dan publiek beschikbaar is, of lieten de informatieverzoeken onbeantwoord.

Niet één van de onderzochte bedrijven voldoet volgens de publieke informatie aan de internationale standaarden. Namelijk, niet één van de bedrijven lijkt alle zes stappen van het mensenrechten due diligence proces te doorlopen zoals geformuleerd door de

OESO. Dit betekent dat geen enkel bedrijf duidelijk aangeeft of zij risico's in hun volledige productieketen identificeren en aanpakken. Dit is zorgwekkend gezien de grote problemen gelinkt aan de verschillende grondstoffen in de productieketens van de e-bikes. De twee moederbedrijven, Accell Group en Pon Bike, zetten wel voorzichtige eerste stappen op het gebied van verantwoord ondernemen. Dit is een zeer positieve ontwikkeling die ActionAid aanmoedigt.

Accell Group zet zich daarbij ook in voor het verbeteren van de recycling van batterijen en de levensduur van de producten. Aangezien dit zal leiden tot minder grondstoffenwinning, is ook dit een positieve ontwikkeling. Beide bedrijven geven aan dat ze de dochterbedrijven, Batavus en Sparta voor Accell Group en Koninklijke Gazelle en Urban Arrow voor Pon Bike, aan dezelfde standaarden houden. Daarom analyseren we deze twee groepen bedrijven als één.

ACCELL GROUP (BATAVUS EN SPARTA)

Accell Group is volgens de eigen website "Europese marktleider voor e-bikes" en heeft een groot aantal bekende fietsmerken in het portfolio, waaronder Batavus en Sparta⁴⁰. In 2021 verkochten ze 856 miljoen fietsen en maakten ze € 1,4 miljard winst⁴¹. Volgens hun 2021 jaarverslag is het "verduurzamen van de toeleveringsketen" een prioriteit voor Accell Group. Daartoe hebben ze in 2021 een nieuwe code of conduct⁴² voor leveranciers en andere partijen opgesteld, die de verwachtingen van Accell Group op het gebied van mensenrechten- en arbeidsrechten specificiert. Positief is ook dat Accell Group audits uitvoert onder de leveranciers, al konden deze in 2021

⁴⁰. Accell Group (g.d.) About us [Online] te bereiken via: <https://www.accell-group.com/en/about-us/profile/profile.htm>

⁴¹. Ibid

⁴². Accell Group (2021) Annual report 2021 [Online] Te bereiken via: https://annualreport2021.accell-group.com/docs/Accell_AR_2021/Accell_Group_Annual_Report_2021.pdf

vanwege de COVID-pandemie niet doorgaan. Voor 2022 plande Accell Group om 10 audits uit te voeren⁴³.

Accell Group geeft aan dat schendingen van de code of conduct door leveranciers resulteert in het opstellen van een correctief actieplan, waarbij meermalige overtreders het risico lopen dat bestellingen worden geannuleerd of zelfs een volledige relatiebreuk⁴⁴. Het klachtenmechanisme van Accell Group lijkt alleen open te staan voor werknemers, maar leveranciers worden aangemoedigd om een eigen klachtenmechanisme op te richten⁴⁵. Positief is dat Accell Group aandacht besteedt aan het vergroten van het aandeel vrouwen in managementposities, maar uit de publieke bronnen wordt niet duidelijk of Accell Group ook aandacht heeft voor vrouwenrechten in de keten⁴⁶.

Aangezien Accell Group dit beleid pas sinds 2021 implementeert, is het zeker een goed begin, maar de inzet moet snel opgeschaald worden om een positieve impact te hebben op de volledige keten. Accell Group schrijft in hun jaarverslag dat ze samenwerken met “meer dan 500 leveranciers⁴⁷”. Daarmee vergeleken zijn 10 audits slechts een kleine druppel op een gloeiende plaat. Het laten ondertekenen van de code of conduct door leveranciers en de beperkte audits zijn onvoldoende om alle risico's in de volledige keten te identificeren. Accell Group moet inzetten op een proactief systeem om risico's te identificeren en te voorkomen en moet daarbij meer aandacht besteden aan vrouwenrechten in de keten.

PON BIKE

(KONINKLIJKE GAZELLE EN URBAN ARROW)

Pon Bike is één van de top 5 fietsproducenten in de wereld met meer dan 16,500 werknemers in 65 landen⁴⁸. Ze hebben een aantal bekende fietsmerken in het portfolio, waaronder Koninklijke Gazelle, Urban Arrow en Swapfiets⁴⁹. Ook Pon Bike heeft een publieke code of conduct beschikbaar en in dit beleidsstuk specificeert Pon Bike de verwachtingen van “*klanten, werknemers, zakenrelaties en de samenleving*”⁵⁰. In de code of conduct staat ook aangegeven dat Pon Bike “*nationale en internationale standaarden op het gebied van mensenrechten en arbeidsomstandigheden omarmt*”⁵¹. Verder gaat de code of conduct vooral in op zaken zoals omkoping, fraude en witwassen en onderstreept de code of conduct het belang van het naleven van wetgeving.

Op mensenrechten of arbeidsrechten wordt niet verder ingegaan, of op wat leveranciers precies moeten doen om deze zaken te respecteren. Op het gebied van gendergelijkheid en vrouwenrechten is het positief dat Pon Bike in algemene bewoordingen onderstreept dat discriminatie en intimidatie niet getolereerd wordt. In de inleiding van de code of conduct staat aangegeven dat Pon Bike ook ander beleid heeft dat meer in detail treedt, maar dit is niet publiek beschikbaar en Pon Bike heeft niet op onze informatieverzoeken gereageerd.

Van de dochterbedrijven geeft Koninklijke Gazelle aan dat “*duurzaamheid hoog in het vaandel staat*” en dat ze leveranciers toetst op “*sociale, economische, politieke en milieu relevante waarden*” via de tool ‘Sustainabill’. Koninklijke Gazelle verwacht dat leveranciers een code of conduct tekenen. Het is positief dat Pon Bike en Koninklijke Gazelle een begin hebben gemaakt met het implementeren van de standaarden, maar er is meer nodig om écht een verschil te maken in productieketens. Bijvoorbeeld door naar de buitenwereld en leveranciers te communiceren wat de merken precies verwachten op het gebied van mensenrechten, milieu en gendergelijkheid.

43. Accell Group (2021) Supplier Code of Conduct [Online] Te bereiken via: <https://www.accell-group.com/files/0/4/9/3/Supplier%20Code%20of%20Conduct%20English%20language.pdf>

44. Ibid

45. Ibid

46. Accell Group (2021) Annual report 2021 [Online] Te bereiken via: https://annualreport2021.accell-group.com/docs/Accell_AR_2021/Accell_Group_Annual_Report_2021.pdf

47. Ibid

48. Pon Bike (g.d.) About us [Online] Te bereiken via: <https://pon.com/en/about-pon/>

49. Ibid

50. Pon Bike (2018) Code of Conduct [Online] Te bereiken via: <https://pon.com/pon-data/uploads/2021/02/English-Pon-Code-of-Conduct-version-for-internet.pdf>

51. Ibid

52. Ibid

STELLA EN VANMOOF

Stella en VanMoof hebben geen publiek beschikbare informatie over in hoeverre ze voldoen aan hun verantwoordelijkheden op het gebied van mensenrechten en milieu. Stella heeft ondanks meerdere contactverzoeken geen respons gegeven. VanMoof geeft aan *“deze informatie niet vrij te geven gezien ze geen publiek bedrijf zijn”*. Dit ogenschijnlijke gebrek aan bewustzijn en/of transparantie over hun verantwoordelijkheden ten opzichte van mensenrechten is zorgwekkend gezien de schade in productieketens wereldwijd.

Fietsmerken zijn trots op hun “duurzame” bijdrage aan de samenleving. Zo schrijft Koninklijke Gazelle bijvoorbeeld op hun website: *“duurzaamheid is in sociaal, ecologisch en economisch opzicht vast in onze ondernemingsstrategie verankerd”*⁵³ en Batavus stelt dat zij voor *“duurzame productieprocessen kiest”*⁵⁴. Maar slechts een handvol merken lijkt bij nader onderzoek daad bij woord te voegen.

Nu is het tijd voor actie om te voldoen aan aankomende wetgeving en om een beter perspectief te bieden aan vrouwen en gemeenschappen in Zuid-Afrika en elders. De fietsmerken kunnen het goede voorbeeld geven

aan de rest van de markt door een koploperspositie in te nemen op het gebied van mensenrechten, milieu en gendergelijkheid. Consumenten die uit duurzaamheidsoverwegingen voor deze fietsen kiezen, zullen trots zijn om te fietsen op een ‘fairbike’. ActionAid nodigt de merken daarom uit om samen te pleiten voor IMVO-wetgeving en een duurzame en rechtvaardige energietransitie. In navolging van de ‘fairphone’, zouden fietsmerken een ‘fairbike’ moeten introduceren, waarbij in het productieproces rekening wordt gehouden met mens, milieu en gendergelijkheid.



⁵³. Koninklijke Gazelle (g.d.) Duurzaamheid [Online] Te bereiken via: <https://www.KoninklijkeKoninklijkeGazelle.nl/over-KoninklijkeKoninklijkeGazelle/duurzaamheid>

⁵⁴. Batavus (g.d.) Batavus en de maatschappij [Online] Te bereiken via: <https://www.batavus.nl/over-batavus/batavus-en-de-maatschappij.htm>

IMVO OVERVIEW

IN HOEVERRE IMPLEMENTEREN DE FIETSMERKEN DE OESO-RICHTLIJNEN PER STAP?

LEGENDA

- Het bedrijf voldoet niet aan de OESO-richtlijnen
- Het bedrijf voldoet deels aan de OESO-richtlijnen
- Het bedrijf voldoet grotendeels aan de OESO-richtlijnen

Stap 1: Integreer maatschappelijk verantwoord ondernemen in beleid & managementsystemen

Stap 2: Identificeer en beoordeel negatieve gevolgen in activiteiten, toeleveringsketens en zakelijke relaties

Stap 3: Stop, voorkom of beperk negatieve gevolgen

Stap 4: Monitor praktische toepassing en implementatie

Stap 5: Communiceer het merk over actuele en potentiële risico's en gevolgen met mogelijke slachtoffers

Stap 6: Zorg voor herstel-maatregelen of werk hier aan mee

Gender-specifiek: Houdt het bedrijf rekening met de specifieke gevolgen voor vrouwen van hun activiteiten en in de toeleveringsketen?

ACCELL GROUP



(Batavus en Sparta)

Stap 1: Accell Group heeft een code of conduct voor leveranciers dat verwachtingen op het gebied van arbeids- en mensenrechten specificiert. Leveranciers worden geacht de code of conduct te tekenen en om de code of conduct te integreren in hun beleid, management processen en communicatie. Ook worden er trainingen gegeven over de code of conduct.

Stap 2: Accell Group voert audits uit onder een beperkte groep leveranciers. Accell Group is van plan om herhaal-audits uit te voeren in hoge-risico contexts elke 3-4 jaar. Accell Group heeft een uitgebreid risico-identificatie en management systeem maar het lijkt vooral gericht te zijn op risico's voor het bedrijf in plaats van mensenrechtenrisico's in de keten.

Stap 3: Leveranciers die de Code of Conduct schenden moeten een correctief actieplan opstellen. Meermalige overtreders kunnen bestellingen of de zakenrelatie verliezen.

Stap 4: Accell Group rapporteert in het jaarverslag over de stappen die worden gezet om de toeleveringsketen te verduurzamen. Accell Group heeft verduurzaming van de toeleveringsketen als prioritair thema aangemerkt. Accell Group bereidt zich voor op de CSRD en EU taxonomy maar er wordt nog niet op structurele wijze over het mensenrechten due diligence proces gerapporteerd.

Stap 5: Uit de publiek beschikbare informatie wordt niet duidelijk of Accell Group communiceert met mogelijke slachtoffers over de risico's.

Stap 6: Accell Group heeft een klachtenmechanisme voor werknemers en moedigt leveranciers aan om een eigen klachtenmechanisme op te richten. Het is niet duidelijk of Accell Group voor herstelmaatregelen zorgt voor slachtoffers of hieraan meewerkt. Positief is dat Accell Group aangeeft dat het leverancier klachtenmechanisme toegankelijk voor iedereen moet zijn en dat het safeguards moet bevatten voor klokkenluiders.

Gender-specifiek: De code of conduct van Accell Group heeft een aantal gender-specifieke verordeningen, zoals bescherming van zwangere vrouwen, en het belang van geen discriminatie wordt onderstreept. De code of conduct biedt op dit moment nog veel mogelijkheden om een gender lens toe te passen. Accell Group streeft naar een vertegenwoordiging van 30% vrouwen in het leadership forum maar heeft geen gender-specifieke doelstellingen voor de keten. Positief is ook dat Accell Group gender-uitgesplitste data verzameld over werknemers in Europa, in Azië en wereldwijd en dat het bijdraagt aan gender-gerelateerde projecten zoals vrouwelijke fiets-teams en het veiliger maken van vervoer rondom productielocaties in Turkije.

PON BIKE



(Koninklijke Gazelle en Urban Arrow)

Stap 1: Pon Bike heeft een Code of Conduct die breed toepasbaar is maar die alleen op de meeste generieke wijze naar arbeidsrechten, mensenrechten of standaarden verwijst. Pon Bike organiseert trainingen over de code of conduct. Ook Koninklijke Gazelle geeft aan een code of conduct te hebben die toeleveranciers moeten ondertekenen.

Stap 2: Pon Bike geeft aan dat ze van leveranciers en andere externe relaties verwacht dat ze zich aan de code of conduct en nationale wetgeving houden en dat ze optreden met integriteit. Schendingen van de code of conduct of de wet resulteert in disciplinaire maatregelen. Handhaving van de code of conduct lijkt gebaseerd te zijn op het rapporteren van schendingen in plaats van een proactieve risico-identificatie en aanpak door Pon Bike. Koninklijke Gazelle geeft aan gebruik te maken van een tool om toeleveranciers op sociale, economische, politieke en ecologische waarden te toetsen.

Stap 3: Er is geen publiek beschikbare informatie over of Pon Bike risico's en aangetroffen impacts in de toeleveringsketen adresseert.

Stap 4: Er is geen publiek beschikbare informatie over of Pon Bike de voortgang en de resultaten van hun mensenrechten due diligence proces meet.

Stap 5: Uit de publiek beschikbare informatie wordt niet duidelijk of Pon Bike communiceert met mogelijke slachtoffers over de risico's.

Stap 6: Pon Bike heeft een klachtenmechanisme, een "hotline", voor werknemers om schendingen van de Code of Conduct te rapporteren. Het is niet duidelijk of leveranciers en andere stakeholders deze hotline kunnen gebruiken. Pon Bike geeft wel aan 'compliance officers' actief te hebben in 70 landen waar schendingen van de Code of Conduct gerapporteerd kunnen worden. Het is niet duidelijk of Pon Bike voor herstelmaatregelen zorgt voor slachtoffers of hieraan meewerkt. Positief is dat de hotline klachten in alle talen accepteert, evenals het anoniem rapporteren van klachten.

Gender-specifiek: Pon Bike heeft geen publiek beschikbare gender-specifieke verordeningen of doelstellingen.

STELLA



Stap 1: Stella heeft geen publiek beschikbare informatie over naleving van standaarden of het respecteren van mens en milieu in de productieketen.

Stap 2: Er is geen publieke beschikbare informatie over of Stella risico's in de toeleveringsketen identificeert.

Stap 3: Er is geen publiek beschikbare informatie over of Stella risico's en aangetroffen impacts in de toeleveringsketen adresseert.

Stap 4: Er is geen publiek beschikbare informatie over of Stella de voortgang en de resultaten van hun mensenrechten due diligence proces meet.

Stap 5: Uit de publiek beschikbare informatie wordt niet duidelijk of Stella communiceert met mogelijke slachtoffers over de risico's.

Stap 6: Er is geen publiek beschikbare informatie over een beschikbaar klachtenmechanismen van Stella en/of haar leveranciers. Het is niet duidelijk of Stella voor herstelmaatregelen zorgt voor slachtoffers of hieraan meewerkt.

Gender-specifiek: Stella heeft geen publiek beschikbare gender-specifieke verordeningen of doelstellingen.

VANMOOF



Stap 1: VanMoof heeft geen publiek beschikbare informatie over naleving van standaarden of het respecteren van mens en milieu in de productieketen.

Stap 2: Er is geen publieke beschikbare informatie over of VanMoof risico's in de toeleveringsketen identificeert.

Stap 3: Er is geen publiek beschikbare informatie over of VanMoof risico's en aangetroffen impacts in de toeleveringsketen adresseert.

Stap 4: Er is geen publiek beschikbare informatie over of VanMoof de voortgang en de resultaten van hun mensenrechten due diligence proces meet.

Stap 5: Uit de publiek beschikbare informatie wordt niet duidelijk of VanMoof communiceert met mogelijke slachtoffers over de risico's.

Stap 6: Er is geen publiek beschikbare informatie over een beschikbaar klachtenmechanismen van VanMoof en/of haar leveranciers. Het is niet duidelijk of VanMoof voor herstelmaatregelen zorgt voor slachtoffers of hieraan meewerkt.

Gender-specifiek: VanMoof heeft geen publiek beschikbare gender-specifieke verordeningen of doelstellingen.



UITGELICHT

GENDERGELIJKHEID BEVORDEREN DOOR VERANTWOORD TE ONDERNEMEN

Uit het hoofdstuk 'het menselijk leed achter mangaan' blijkt al dat vrouwen op andere en disproportionele wijze worden getroffen door mensenrechtenschendingen en milieuschade. Alle gemeenschapsleden lijden onder de vervuiling en schaarste van het water, maar voor vrouwen betekende dit extra werk en een groter risico op (seksueel) geweld. Dit omdat zij in de gemeenschappen nog met name verantwoordelijk worden gehouden voor de collectie van water, vanwege bestaande genderongelijkheid.

Wanneer bedrijven risico's identificeren en aanpakken in hun productieketens als onderdeel van hun mensenrechten due diligence proces, zullen deze specifieke gevolgen voor vrouwen niet automatisch naar boven komen. We zagen al dat vrouwen amper betrokken worden bij de consultatieprocessen tussen mijnbouwbedrijven en lokaal bestuur. Zij hebben dus niet de mogelijkheid om hun behoeften en uitdagingen te delen.

Dit betekent voor bedrijven dat zij extra moeite moeten doen om de gevolgen voor vrouwen van hun activiteiten en productieproces boven tafel te halen. Meer en meer internationale standaarden en actoren op het gebied van verantwoord ondernemen erkennen dit. ActionAid en andere organisaties pleiten ervoor dat aankomende due diligence wetgeving een "genderlens" bevat, die bedrijven dwingt om rekening te houden met vrouwenrechten en gendergelijkheid.

Voor meer informatie, zie: ActionAid (2020) We Mean Business, Protecting Women's Rights in Global Supply Chains [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2020/02/We-Mean-Business-Protecting-Womens-Rights-in-Global-Supply-Chains_ActionAid_March-2020.pdf



7. CONCLUSIE

OM DE UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN TE VERMINDEREN EN TE VOLDOEN AAN DE DOELSTELLINGEN IN HET KLIMAATAKKOORD VAN PARIJS, MOETEN OVERHEDEN WERELDWIJD DE OVERSTAP NAAR DUURZAME ENERGIEBRONNEN EN VERVOERMIDDELEN VERSNELLEN.

Dit vraagt om de productie van meer windturbines, zonnepanelen en elektrische batterijen voor auto's en fietsen, waardoor de vraag naar grondstoffen toeneemt. Helaas gaat de winning van deze grondstoffen op dit moment nog te vaak gepaard met mensenrechtenschendingen en milieuschade en worden met name vrouwen getroffen door deze negatieve gevolgen.

Het is daarom essentieel dat het tegengaan van klimaatverandering en het versnellen van de energietransitie niet ten koste gaat van duurzame ontwikkeling wereldwijd. Verduurzamen over de rug van vrouwen, mensen en het milieu in landen zoals Zuid-Afrika is onrechtvaardig en strookt niet met duurzame doelstellingen. Een duurzame en rechtvaardige transitie adresseert (en versterkt geen) ongelijkheden, zorgt dat het energiesysteem werkt voor mens, milieu en het klimaat en zorgt dat iedereen aan tafel zit om mee te praten over de transitie.

Dit rapport toont aan dat de productie van elektrische fietsen, oftewel e-bikes, de aankomende jaren alleen maar toe zal nemen. Voor de productie van deze fietsen, met name de batterijen, is een hele voorraad grondstoffen nodig, waaronder mangaan. De winning van mangaan leidt tot schrijnend menselijk leed in Zuid-Afrika, vanwege het niet-naleven van standaarden door mijnbouwbedrijven daar. Ook andere landen worden getroffen door de negatieve gevolgen van grondstofwinning voor de energietransitie.

Het aanpakken en voorkomen van deze mensenrechtenschendingen is een gedeelde verantwoordelijkheid van alle schakels in de keten, van mijnbouwbedrijf tot batterijproducent tot fietsmerk. Nederland, de Europese Commissie en andere overheden leggen dit op dit moment vast in wetgeving. Dit betekent dat ook Nederlandse fietsmerken in de nabije toekomst verantwoordelijkheid zullen moeten nemen voor wat zich afspeelt in hun ketens. Afgaand op de publiek beschikbare informatie, moet dit rapport helaas ook concluderen dat de onderzochte

fietsmerken daarin op dit moment nog tekortschieten.

Dit rapport kan een kantelpunt zijn voor de fietsmerken om fietsen te produceren die rekening houden met mens en milieu en daarom écht duurzaam zullen zijn. ActionAid nodigt Batavus, Sparta, Stella, Urban Arrow en VanMoof en moederbedrijven Accell Group en Pon Bike uit om samen te pleiten voor ambitieuze IMVO-wetgeving en een duurzame en rechtvaardige energietransitie. Alleen met de introductie van een 'fairbike', elektrische fietsen die geproduceerd worden met respect voor mensenrechten en milieu, bevorderen we gendergelijkheid en gaan we klimaatverandering tegen zonder onbedoelde consequenties.

AANBEVELINGEN:

ActionAid nodigt de fietsmerken uit om zich in te zetten voor een 'fairbike', door:

1. Zich publiekelijk te committeren aan het naleven van de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen, de UN Guiding Principles on Business and Human Rights en het respecteren van mens, vrouwenrechten en milieu wereldwijd.
2. De zes stappen van het mensenrechten due diligence proces, zoals voorgeschreven door de OESO-richtlijnen, te implementeren en daarbij rekening te houden met het feit dat vrouwen op disproportionele wijze getroffen worden door mensenrechten en milieuschade. Dit betekent dat zij beleid op het gebied van mensenrechten, vrouwenrechten en milieu opstellen en integreren in managementsystemen, risico's op het gebied van mensenrechten, vrouwenrechten en milieu in de volledige waardeketen identificeren en voorkomen en tegengaan, de implementatie en de effectiviteit van dit proces continu meten, dat zij op toegankelijke wijze communiceren over de risico's en de aanpak ervan en dat zij herstel bieden aan de slachtoffers van schendingen.

3. Samen met andere koplopende bedrijven te pleiten voor ambitieuze IMVO-wetgeving in Nederland, hiervoor ligt al een initiatiefwet voor aan de Tweede Kamer.
4. De volledige waardeketen van het product in kaart te brengen, door de bron herkomst van alle grondstoffen en materialen te identificeren en de invloed in de keten aan te wenden om af te dwingen dat alle schakels in de keten ook mensenrechten en milieu respecteren.
5. Dit rapport en bestaand onderzoek te gebruiken om het gesprek aan te gaan met alle schakels in de keten, bijvoorbeeld de producenten van batterijen, om te zorgen dat ook zij hun verantwoordelijkheid nemen voor het respecteren van mensenrechten en milieu.
6. Externe stakeholders, zoals vakbonden, NGO's en gemeenschappen in productielanden, op betekenisvolle wijze te betrekken tijdens het due diligence proces, met speciale aandacht voor de deelname van vrouwen.
7. Een klachtenprocedure op te zetten die zowel gebruikt kan worden door de eigen werknemers als door de werknemers van leveranciers en derde partijen.
8. Producten te ontwikkelen en te ontwerpen die minder afhankelijk zijn van grondstoffen zoals mangaan, door gerecyclede materialen te gebruiken, de levensduur van het product te verlengen en recycling te faciliteren tijdens de eindfase van het product.

ACTIONAID ROEPT DE NEDERLANDSE POLITIEK EN HET KABINET OP:

1. Om Nederlandse wetgeving voor mensenrechten due diligence aan te nemen, om bedrijven gevestigd in Nederland of actief op de Nederlandse markt verantwoordelijk te houden voor de gevolgen van mangaanwinning en te zorgen voor inclusieve en duurzame toeleveringsketens. Hiervoor ligt het initiatiefwetsvoorstel Wet Internationaal Duurzaam en Verantwoord Ondernemen voor aan de Tweede Kamer.
2. Te zorgen dat een genderlens is verankerd in de IMVO-wetgeving en alle zes stappen van de due diligence verplichting gender-responsief zijn.
3. Een rechtvaardige energietransitie centraal te stellen bij al het Nederlandse beleid omtrent circulair economie, grondstoffenwinning en de energietransitie, waarbij de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen structureel geïntegreerd worden in al het beleid.

**WETGEVING VOOR INTERNATIONAAL
MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD
ONDERNEMEN IS EEN MUST OM TE ZORGEN
DAT DE ENERGIETRANSITIE OOK ECHT
DUURZAAM IS.**



BRONNEN:

1. Accell Group (g.d.) About us [Online] te bereiken via: <https://www.accell-group.com/en/about-us/profile/profile.htm>
2. Accell Group (2021) Annual report 2021 [Online] Te bereiken via: https://annualreport2021.accell-group.com/docs/Accell_AR_2021/Accell_Group_Annual_Report_2021.pdf
3. Accell Group (2021) Supplier Code of Conduct [Online] Te bereiken via: <https://www.accell-group.com/files/0/4/9/3/Supplier%20Code%20of%20Conduct%20English%20language.pdf>
5. ActionAid (n.d.) Manganese Matters: a metal of consequence for women and communities in South Africa affected by mining and the global energy transition [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2021/06/ActionAid_MangaanRaport_Lowres-FINAL.pdf
6. ActionAid (2020) Principles for Just Transitions in Extractives and Agriculture [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2020/12/ActionAid_TransitionExtractivesAgriculture_A4_lowres-1.pdf
7. ActionAid (2020) We Mean Business, Protecting Women's Rights in Global Supply Chains [Online] te bereiken via: https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2020/02/We-Mean-Business-Protecting-Womens-Rights-in-Global-Supply-Chains_ActionAid_March-2020.pdf
8. Amnesty (2020) Alarmerende uitkomst onderzoek: Kobaltmijnen DRC grote kans op aangeboren afwijkingen [Online] te bereiken via: <https://www.amnesty.nl/actueel/alarmerende-uitkomst-onderzoek-kobaltmijnen-drc-grote-kans-op-aangeboren-afwijkingen>
9. Batavus (g.d.) Batavus en de maatschappij [Online] Te bereiken via: <https://www.batavus.nl/over-batavus/batavus-en-de-maatschappij.htm>
10. BSR (n.d.) 10 Human Rights Priorities for the Extractives Sector [Online] te bereiken via: https://www.bsr.org/reports/BSR_Primer_Human_Rights_Extractives.pdf
11. Business and Human Rights Resource Centre (n.d.) Transition Minerals Tracker [online] te

- bereiken via: <https://www.business-humanrights.org/en/from-us/transition-minerals-tracker/>
12. European Commission (2023) Just and sustainable economy: Commission lays down rules for companies to respect human rights and environment in global value chains [Online] Available from: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1145
 13. Hart van Nederland (2022) Fietsenverkoop door het dak, vooral e-bikes zijn niet aan te slepen [Online] te bereiken via <https://www.hartvannederland.nl/nieuws/economie/fietsenverkoop-door-het-dak-vooral-e-bikes-zijn-niet-aan-te-slepen-ik-rust>
 14. Het Parool (2012) BP aansprakelijk voor kosten olieramp Golf van Mexico [Online] te bereiken via: <https://www.parool.nl/nieuws/bp-aansprakelijk-voor-kosten-olieramp-golf-van-mexico>
 15. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022) Brochure: Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets [Online] te bereiken via <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/09/15/aanschaf-en-gebruik-van-de-elektrische-fiets>
 16. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020) Fietsfeiten: nieuwe inzichten [Online] te bereiken via: <https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/10/12/fietsfeiten-nieuwe-inzichten>
 17. Koninklijke Gazelle (g.d.) Duurzaamheid [Online] Te bereiken via: <https://www.koninklijkekoninklijkegazelle.nl/over-koninklijkekoninklijkegazelle/duurzaamheid>
 18. Ministerie van Buitenlandse Zaken (2020) Kamerbrief rapport evaluatie IMVO-convenanten [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/07/10/kamerbrief-rapport-evaluatie-imvo-convenanten>
 19. Ministerie van Buitenlandse Zaken (n.d) Start met OESO-richtlijnen [Online] te bereiken via: <https://www.startmetoeso-richtlijnen.nl/wat-zijn-oeso-richtlijnen>
 20. NOS (2023) Enorme toename elektrische voertuigen, maar wat is de klimaatwinst? [Online]

- te bereiken via: <https://nos.nl/artikel/2466089-enorme-toename-elektrische-voertuigen-maar-wat-is-de-klimaatwinst>
21. OHCHR (g.d.) Guiding Principles on Business and Human Rights [Online] te bereiken via: https://www.ohchr.org/sites/default/files/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf
 22. Pon Bike (g.d.) About us [Online] Te bereiken via: <https://pon.com/en/about-pon/>
 23. Pon Bike (2018) Code of Conduct [Online] Te bereiken via: <https://pon.com/pon-data/uploads/2021/02/English-Pon-Code-of-Conduct-version-for-internet.pdf>
 24. Rijksoverheid (g.d.) Duurzame Energie [Online] te bereiken via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-energie>
 25. Rijksoverheid (g.d.) Duurzame mobiliteit [Online] te bereiken via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-mobiliteit>
 26. Rijksoverheid (g.d.) Klimaatbeleid [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>
 27. Rijksoverheid (g.d.) Verbeteren verantwoord ondernemen [Online] te bereiken via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen-imvo/bevorderen-internationaal-maatschappelijk-verantwoord-ondernemen>
 28. SOMO (2020) The Battery Paradox [Online] te bereiken via: <https://www.somo.nl/nl/the-battery-paradox/>
 29. UNFCCC (2015) Paris Climate Agreement [Online] te bereiken via: https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf
 30. World Bank Group (2020) Minerals for Climate Action, The Mineral Intensity of the Clean Energy Transition [Online] te bereiken via <https://pubdocs.worldbank.org/en/961711588875536384/pdf/Minerals-for-Climate-Action-The-Mineral-Intensity-of-the-Clean-Energy-Transition.pdf>



act!onaid