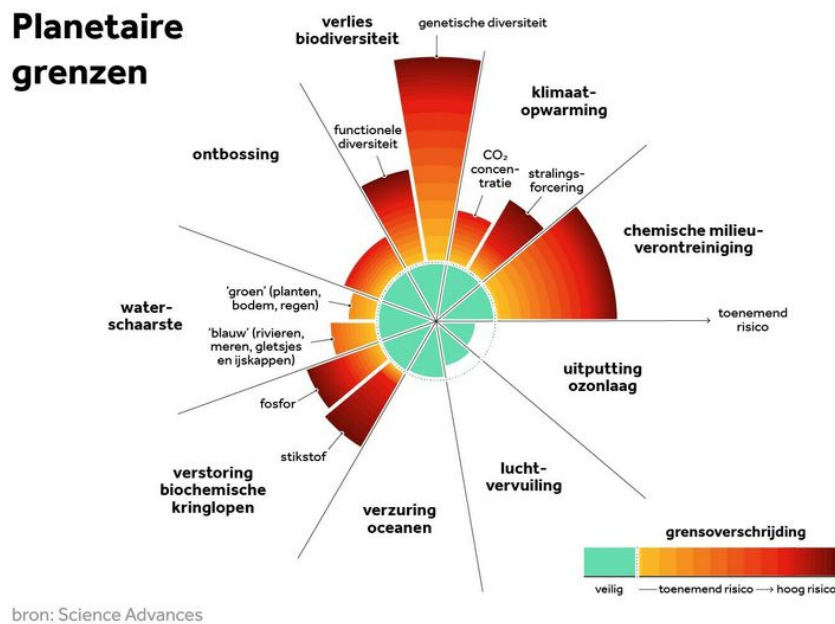


Actief aandeelhouderschap van de gemeente in het Havenbedrijf van Rotterdam

Inspreekbijdrage van Bart Budding van Stichting One Planet port op 16 mei 2024.

Geachte leden van de commissie Bestuur, Organisatie, Financiën en Veiligheid.

Ik spreek hier tot u vanuit de Stichting One Planet Port. Wij streven als stichting naar een versnelling van de transitie van de Rotterdamse haven, zodat deze binnen planetaire grenzen opereert. Dat is een grote missie. Een missie die veel verder kijkt dan alleen de reductie van broeikasgassen en het herstellen van biodiversiteit.



Vanuit dit perspectief kijk ik naar de haven en haar toekomst. Dat doe ik als geboren Rotterdammer, die in Hoogvliet en Spijkenisse heeft gewoond. Die de explosies van Shell in de jaren 70 heeft meegemaakt. Die 's nachts met het raam dicht moest slapen omdat de stank van verbrande autobanden niet te harden was. Ik ben in januari grootvader geworden. Ik maak me zorgen over alle toekomstige generaties die de gevolgen ondervinden van de traagheid waarmee de noodzakelijke transitie nu plaatsvinden.

Het gaat in deze commissie vandaag over actief aandeelhouderschap. Aandeelhouderschap dat in mijn ogen veel verder moet gaan dan de mooie woorden uit de aandeelhoudersbrief met aandachtspunten voor de ondernemingsstrategie.

Toegegeven, de aandeelhoudersbrief bevat mooie woorden:

- Internationaal baken voor verduurzaming
- Groen, klimaatneutraal en circulair
- Gezond evenwicht tussen economie, milieu en samenleving ook op lange termijn
- Niet louter economische groei

En de uitgangspunten kloppen ook allemaal:

- Maatschappelijke toegevoegde waarde inzichtelijk maken = impact op klimaat, natuur, leefomgeving en veiligheid
- Kritisch zijn naar partijen die onvoldoende verduurzamen, ruimte geven aan nieuwe spelers: prioriteit aan innovatieve bedrijven in de grondstoffen- en energietransitie

- Financiële afspraken over ruimtegebruik en CO₂-uitstoot bij hercontractering van pachtcontracten
- Co-siting om ruimte efficiënt te gebruiken
- Walstroom aan de kades

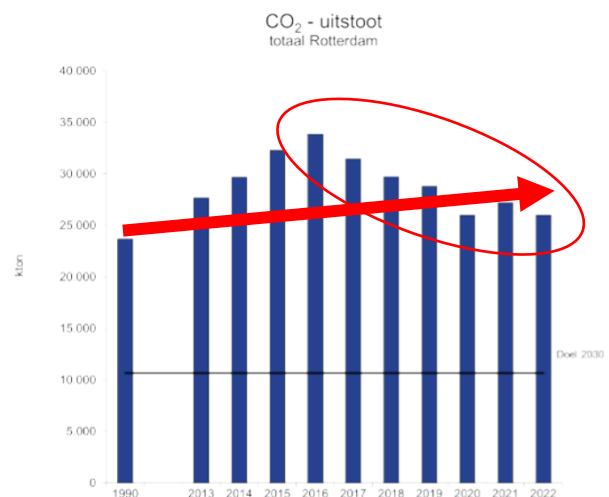
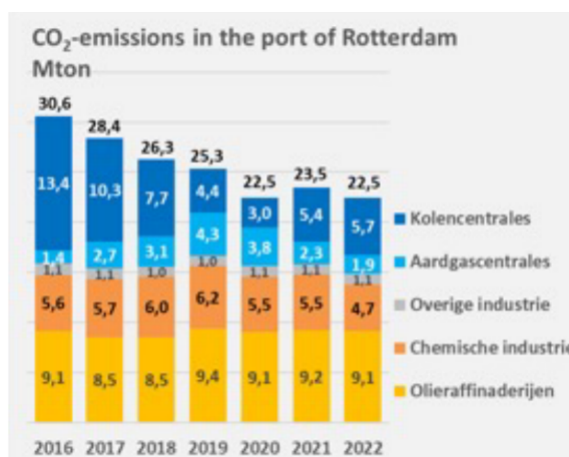
En dan ook nog:

- Inbedden van effecten van activiteiten op mens, maatschappij en milieu in de strategie.
- Nadruk op luchtkwaliteit en kwaliteit van bodem en water, biodiversiteit
- Ketentransparantie – herkomst van grondstoffen en producten (maar ook bestemming)
- Minder vervuiling haven en de stad
- Doelmatige inzet van middelen en inzet van vermogen om transitie te versnellen met risicodragende projecten

Dat komt goed, zou je denken....

Maar als ik kijk naar wat het Havenbedrijf nu daadwerkelijk doet en realiseert dan gaat het niet goed met de transitie. Ik zal een aantal voorbeelden aan u voorleggen. Deze voorbeelden onderbouwen in mijn ogen de noodzaak tot een andere governance van het havenbedrijf en een directere betrokkenheid van de gemeente als aandeelhouder in dit bedrijf en als vertegenwoordiger van het publieke belang.

Het havenbedrijf wil graag goede sier maken met een grote reductie van broeikasgassen.



Ze laten u het plaatje zien waarbij de uitstoot vanaf 2016 van 30,6 Mton is gezakt naar 22,5 Mton in 2022. De werkelijkheid is dat er sprake is van 10% stijging tov 1990. Terwijl in die periode de uitstoot in NL als geheel 31% is gedaald. Olieraffinaderijen en chemische industrie laten in al die jaren een gestaag constante uitstoot zien. Dit is meer dan 60% van de totale uitstoot in de haven.

In 2030 moet er simpelweg 55% reductie van broeikasgasuitstoot zijn gerealiseerd t.o.v. 1990! In de voortgangsrapportage schrijft het havenbedrijf dat “Alleen als alle ontwikkelingen lopen als verwacht wordt dit CO2-doel gehaald”. Dat is wensdenken. Dat is niet realistisch. En dat komt niet vanzelf goed.

Een tweede voorbeeld is het totaal ontbreken van aandacht van het havenbedrijf voor de klimaatimpact in de productieketen. Dat gaat niet alleen om de aanvoer, zoals vermeld in de aandeelhoudersbrief. Het gaat vooral over de doorvoer van grondstoffen en producten via de haven. De uitstoot hiervan in de hele keten is ongeveer 25 keer zo hoog als de uitstoot in de haven van Rotterdam zelf. Het havenbedrijf heeft daar geen strategie voor en zegt hiervoor ook geen verantwoordelijkheid te dragen. Dat is kortzichtig.

Een derde voorbeeld is het doen van investeringen in LNG. Het havenbedrijf doet alsof dat een goed idee is. Maar LNG is qua uitstoot van broeikasgas, vooral methaan, slechter dan de brandstof die ze moet vervangen. Toch faciliteert het havenbedrijf dit soort investeringen en wil de gemeente hier een voorloper in zijn. Het is niet alleen een fout maar ook een mensenwaardig standpunt, omdat bedrijven in andere delen van de wereld mensenrechten schenden om ons LNG te leveren.

Een vierde voorbeeld is de kwaliteit van de leefomgeving. Volgens de aandeelhoudersbrief een topprioriteit. Ik pak nu alleen luchtkwaliteit er even uit. Op dit moment wordt de luchtkwaliteit niet gemeten in de haven, maar alleen aan de rand, en op slechts een beperkt aantal stoffen. De blootstelling aan nieuwe chemicaliën (zoals de lange lijst Zeer Zorgwekkende Stoffen en potentieel-Zeer Zorgwekkende Stoffen) is niet in beeld. We geloven dat het wel goed zit. We geloven het verhaal dat de luchtkwaliteit zoveel is verbeterd in de afgelopen jaren. Maar weten we dit zeker? Hebben we het in beeld? We zouden ons druk moeten maken om de zorgplicht en het voorzorgsprincipe. Niet vervuilen leidt tot meer gezondheid. Dat is wat de inwoner wil en nodig heeft. Gelet op de recente discussies in de Tweede Kamer hierover is het onontkoombaar dat overheden meer zullen moeten meten, om het te weten. Zonder stevige aansporing en instrumenten zal het havenbedrijf dit niet voortvarend oppakken, omdat bedrijven dit niet leuk vinden.

Dan het laatste voorbeeld. Het havenbedrijf heeft geen coherente visie op het versneld afbouwen van alle fossiele industrie en het opbouwen van een circulaire industrie, zonder fossiele grondstoffen. De prioriteit ligt bij het verduurzamen, lees elektrificeren, van de huidige fossiele industrie. Het is alsof een drugskartel wil verduurzamen en dan de scootertjes van de drugsrunners elektrisch maakt. Het havenbedrijf heeft geen idee hoe zij invulling moet geven aan de wens van de aandeelhouder om ruimte te geven aan innovatieve circulaire bedrijven.

Kortom:

- 1) het gaat nu al niet goed met reductie van uitstoot en het HBR is daar niet eerlijk over.
- 2) de nadruk ligt veel te veel op de korte termijn van de energietransitie.
- 3) fossiele investeringen krijgen alle ruimte, waardoor een langjarige lock-in op olie ontstaat.
- 4) een concrete visie op de inrichting van de haven als circulaire haven ontbreekt.

Mijn conclusie is dat het havenbedrijf op deze manier laat zien de belangen van het bedrijfsleven beter te dienen dan het publieke belang. En als je blijft doen wat je deed, dan krijg je wat je kreeg.

Wat dan wel?

Wees eerlijk – geen verhullende taal, foute grafiekjes en onrechtvaardige investeringen om het publiek te laten geloven dat we de goede kant op gaan. Geen optimistische aannames, dat het goed gaat of wel goed komt. Geen oneerlijke voorrang voor bestaande pachters, die we niet voor het hoofd willen stoten. Geen onvolledige luchtmetingen, waardoor onzichtbaar blijft wat er echt gebeurt.

Wees concreet – stel harde eisen aan de vervuilende bedrijven, geef het havenbedrijf de opdracht om vervuiling te stoppen in plaats van onduidelijke taal als ‘rekenschap te houden met de belangen van de stad’.

Wees snel – de werkelijkheid van de klimaatcrisis is hard op weg om alle modellen en verwachtingen te overtreffen in negatieve zin. Er is geen tijd meer om te streven naar iets waarvan we hopen dat het goed komt. We moeten alles inzetten om het tij te keren. Dat betekent harde besluiten nemen en niet meer van ‘business as usual’.

De sturing op het havenbedrijf en via hen op de bedrijven in de haven is nog steeds te veel in lijn met de belangen van business as usual. Het publieke belang komt gewoon niet gelijkwaardig aan bod. Economische belangen, het behoud van bedrijvigheid, de aantrekkelijkheid als vestigingsplaats, de ijdele drive om ‘hub van het een of het andere te zijn’ leiden ertoe dat we meer doen van hetzelfde. Als we niets veranderen in de governance, dan zal dat doorgaan. De haven blijft dan uitstootdoelen niet halen, de haven blijft vervuilen, de haven blijft fossiel. Tot na 2050.

Een commissaris die specifiek de stem van het publieke belang vertegenwoordigt in de RvC is een goed begin. Maar ook de aandeelhouder zelf zal zich nadrukkelijker moeten uitspreken en verantwoorden. U als gekozen vertegenwoordigers van het publieke belang moet zich niet laten afschepen met een incompleet verhaal in een voortgangsrapportage. U kunt vandaag beginnen met het boven tafel halen van de waarheid over de scope 3 van de haven, over de lock in op fossiele investeringen, over de mensenrechtenschendingen van LNG-productie, over de uitstoot van zwaar vervuilende stoffen en de impact op de gezondheid van Rotterdammers.

U als raadsleden kunt de wethouder, die in de rol van aandeelhouder de publieke belangen moet dienen, op pad sturen met veel strakkere uitgangspunten voor de ondernemingsstrategie. Doet u dat niet, dan blijft het havenbedrijf wat het nu is, een tandeloze tijger die miauwt naar de bedrijven en het publieke belang onvoldoende dient.