

Beste MHEK Commissie leden

Ik heb de *'Voortgangrapportage Herijkte Havenvisie 2024 editie'* gelezen vanuit mijn achtergrond als *Veiligheids- en Milieukundige en expertise als v.m. DCMR medewerker, Veiligheidsadviseur van de VRR* en brede kennisdrager van klimaat- en milieudossiers binnen *Extinction Rebellion*.

Ik heb gezien dat het rapport - en de vorige edities - er qua vormgeving goed verzorgd uitzien en in heldere taal is verwoord, aangevuld met grafieken en tabellen.

De getoonde tabellen lijken op eerste oogopslag helder, maar ik neem u graag mee in hoe ik ze lees. Dan ziet u, dat er nog een hoop vragen open staan. Daar heb ik drie voorbeelden voor:

1. De tabel op pagina 7 die gaat over de *'Statusupdate van de Doelstellingen'*. Hier is het mij onduidelijk wat de diepgaande onderbouwing is van de afname met 4,2%, terwijl er juist een trend lijkt te ontstaan dat er meer fossiele (met name LNG) brandstoffen wordt aangevoerd en is de afname structureel?
2. M.b.t. het hoofdstuk *'Resultaten'*, staat er nu dat er belangrijke stappen zijn gezet om doelstellingen van de havenvisie te realiseren. Maar ik zou als commissie willen weten hoe de ontwikkelingen zich daadwerkelijk verhouden tot het behalen van de **klimaatdoelstellingen**? Is daar een integrale berekening voor mogelijk?
3. M.b.t. het overzicht van de *'Uitdagingen in het kort'* op pagina 19. Is daar een integrale berekening voor mogelijk? Dit met het oog op het halen van reductiedoelstellingen van 55% ten opzichte van 1990?

Daarnaast is het *Havenvisie rapport* is een belangrijke stuk dat m.i. moet gaan over Visie, Strategie, Urgentie en Heldere keuzes. Daarbij moet het bijdragen aan openheid en transparantie over de huidige stand van zaken en toekomstig lastige beslissingen en keuzes. Persoonlijk mis ik de diepgang samen met het mijns inziens ontbrekende echte verhaal. Het zou vooral gericht moeten zijn op klimaattransitie en niet louter gericht op het smalle spoor van energietransitie.

Omdat ik u niet wil vermoeien met details over alle onderwerpen wil ik u toch de volgende zaken meegeven.

Ten eerste: Er wordt bij de Energietransitie voornamelijk ingezet op de zogenaamde Scope-1. De vraag is waarom niet wordt ingegaan op Scope-2¹ en Scope-3². Aangezien we een grote verantwoordelijkheid hebben op Scope-2 en Scope-3³ emissies.

- ⇒ De vraag is waarom in het Visie Rapport niet wordt gefocust op Scope-3 aangezien we een grote verantwoordelijkheid en hebben daarmee veel grotere reductie slagen behaald kunnen worden.

Ten tweede in het document staat op pagina 31 te lezen dat:

- *‘de haven op het gebied van aantrekkelijkheid en concurrentievermogen hoog scoort vanwege de goede verkrijgbaarheid van LNG.*
 - *Daarnaast staat dat ‘in de aantrekkelijkheidsrangschikking Rotterdam als havenstad met de soepelste overheidsregels ter wereld uit de bus komt waarbij is meegewogen in hoeverre havensteden HINDER ondervinden van Politieke Maatregelen.*
- ⇒ Als gemeenteraad zou ik mij af vragen wat de toekomstige intentie is met het Haven en Industriegebied. Mede vanwege uw verantwoordelijkheid en maatschappelijk taak

Ik dank u voor uw aandacht en hoop dat u met de bespiegelingen vanuit mijn expertise en XR tot een ander en urgenter inzicht gaat komen.

Ps. Ter aanvulling heb ik mijn aantekeningen en op- en aanmerkingen nog in een bijlage opgeschreven dat u mijn en de zorgen namens XR ter harte neemt. Helaas is het mede door complicaties met het plaatsen van opmerkingen in het Visie Rapport niet meer gelukt om daarvan een voor u overzichtelijk rapport te maken.

Met vriendelijke groeten,

P. van Veen

(namens XR Rotterdam)



¹ Scope 2 is de indirecte uitstoot van CO2 door opwekking van elektriciteit die door het bedrijf wordt gebruikt.

² Scope 3 zijn emissies als gevolg van de bedrijfsactiviteiten. Het betreft dan uitstoot door bronnen die niet in het bezit zijn van de eigen organisatie en waar ook geen directe invloed op kan worden uitgeoefend. Daaronder vallen emissies die ontstaan langs de gehele productieketen (LCA) van het bedrijf (o.a. grondstoffen, logistieke activiteiten, zakenreizen en woon-werkverkeer van werknemers). Deze categorie vormt veelal het grootste gedeelte van de totale CO2-voetafdruk van een onderneming).