
HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

KLIMAATDOELEN 2030



INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4
2	Inventarisatie CO₂-emissies HbR	6
3	Resultaten CO₂-reductie 2011 - 2022	7
4	Ambitie klimaatneutraal	8
5	Doelstellingen scope 1 en 2 emissies	10
	Scope 1a - Vaartuigen	12
	Scope 1b - Voertuigen	14
	Scope 1c – Vastgoed Havenbedrijf (eigen gebruik)	16
	Scope 2 – Ingekochte elektriciteit en stadswarmte	17
6	Doelstellingen scope 3 emissies	18
	Scope 3a & 3b – Vliegreizen & woon-werkverkeer (mobiliteit)	19
	Scope 3c – GWW-opdrachten	21
	Scope 3d – Vastgoed (commercieel)	22
	Scope 3e – Scheepvaart	23
7	Samenvatting klimaatambities en -doelstellingen	25
8	Aanpak	26



1 Inleiding

Algemeen

Als voortrekker in de energietransitie en versneller van duurzaamheid in de Rotterdamse haven wil het Havenbedrijf Rotterdam verantwoordelijkheid nemen door ambitieuze CO₂-reductiedoelen te formuleren die in lijn zijn met maximale opwarming van de aarde van 1,5°C. We ambiëren om niet alleen op de lange termijn in 2050 klimaatneutraal te zijn, ook op de middellange termijn in 2030 willen we substantiële CO₂-reductiedoelen nastreven.

Dit document geeft inzicht in de belangrijkste soorten CO₂-emissies die onderdeel zijn van onze footprint. Per emissiesoort wordt weergegeven hoe de ambitieuze CO₂-reductiedoelen voor de komende jaren eruit zien. Ook schetst dit document de contouren hoe de doelen gerealiseerd kunnen worden. Om het ambitieniveau objectief te kunnen beoordelen, gebruikten we de science-based targetting methodiek, de internationale standaard voor klimaatdoelen van bedrijven.

De reductiedoelen in dit document zijn gevalideerd door het Science Based Targets initiative (SBTi), een internationaal onafhankelijke organisatie bestaande uit medewerkers van CDP (Carbon Disclosure Project), WRI (World Resources Institute), UN Global Compact en WWF (World Wide Fund for Nature).

Begrippen

Bij communicatie over klimaatdoelen worden vaak de termen CO₂-neutraal, klimaatneutraal en emissieloos gebruikt. Deze begrippen hebben verschillende betekenissen:

CO₂-neutraal: Activiteit draagt niet bij aan toename hoeveelheid CO₂ in de atmosfeer.

Klimaatneutraal: Activiteit draagt niet bij aan toename hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer. De meest voorkomende broeikasgassen zijn CO₂, methaan, lachgas en ozon.

Emissieloos: Activiteit leidt niet tot uitstoot van schadelijke stoffen. De meest voorkomende schadelijke stoffen zijn behalve broeikasgassen ook zwavel, stikstof en fijnstof.

CO₂-neutraal

CO₂-neutraliteit kan op verschillende manieren worden bereikt:

- 1) door voorkomen of beperken van energie- en materiaalverbruik;
- 2) door gebruik van schonere en/of hernieuwbare energiebronnen;
- 3) door emissies te compenseren.

De gegeven volgorde geeft ook de prioriteit vanuit klimaatoptiek weer. Dus pas wanneer maatregel 1 (voorkomen) niet mogelijk is, wordt maatregel 2 (schonere bronnen) toegepast en daarna 3 (compenseren).

De reductiedoelen in dit document gaan in eerste instantie over CO₂-neutraliteit en het zo snel mogelijk terugdringen van CO₂-emissies in de periode tot 2025-2030. Waar in dit document wordt gesproken over CO₂, worden alle relevante broeikasgassen bedoeld. Alle emissiecijfers zijn omgerekend naar CO₂ equivalenten. De bron hiervoor is - tenzij anders vermeld - emissiefactoren.nl.

Emissieloos

We spreken van emissieloos wanneer bij activiteiten geen emissies van broeikasgassen noch van andere schadelijke stoffen vrijkomen in de lucht. Emissieloos gaat dus verder dan CO₂- of klimaatneutraal. Wanneer er lokaal geen emissies vrijkomen, is het niet alleen gunstig voor het klimaat maar ook voor de lokale luchtkwaliteit, de natuur en voor eventuele geluidsbelasting. Voor de emissies van de eigen bedrijfsmiddelen van het Havenbedrijf is er naast CO₂-neutraliteit ook een ambitie om zo snel mogelijk emissieloos te worden.

2 Inventarisatie CO₂-emissies HbR

Voor een inventarisatie van CO₂-emissies en het bepalen van reductiedoelen maken we gebruik van het Greenhouse Gas (GHG) Protocol, de internationale standaard voor verantwoording en verslaggeving over uitstoot van broeikasgassen. Dit protocol maakt onderscheid in drie soorten emissies (scopes) o.b.v. de herkomst van het broeikasgas: zgn. scope 1, 2 en 3 emissies.

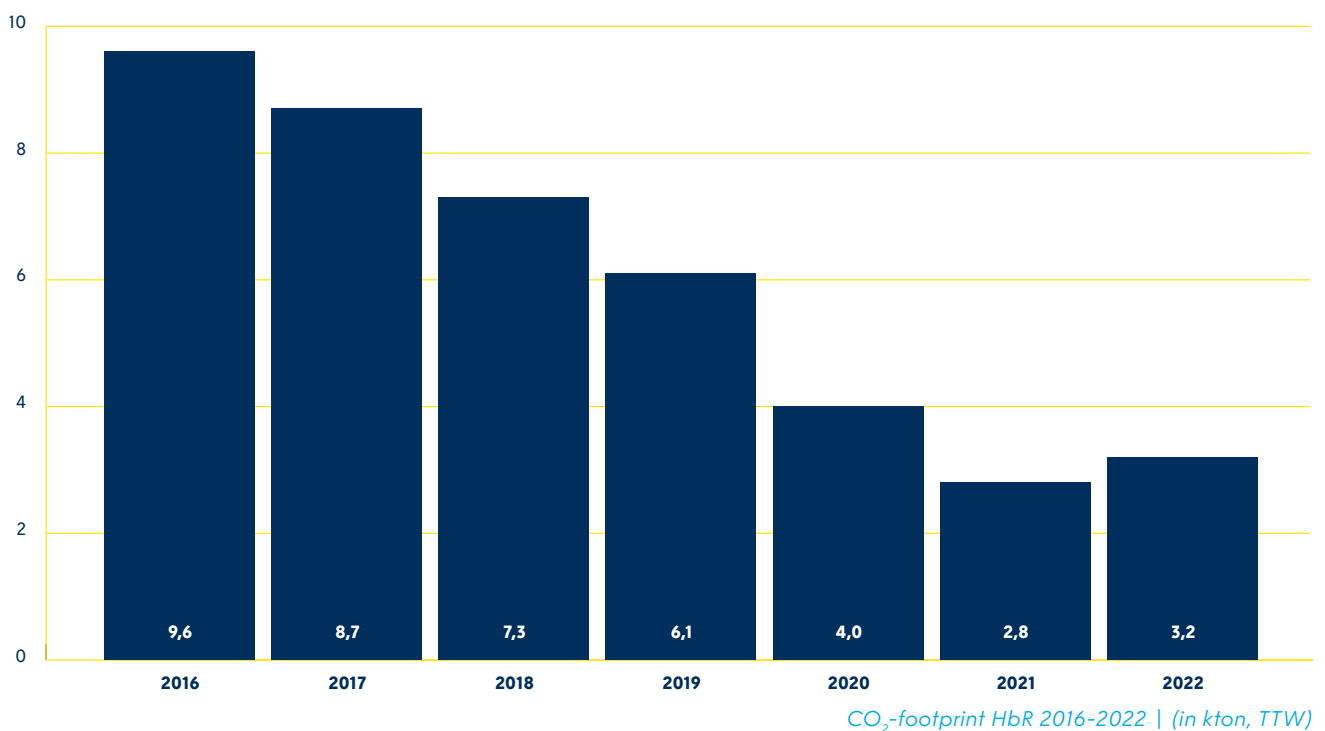
De volgende tabel geeft een omschrijving van de drie soorten emissies en geeft weer wat de belangrijkste bronnen van scope 1, 2 en 3 emissies van het Havenbedrijf zijn. Ook laat de tabel zien dat het Havenbedrijf een andere verantwoordelijkheid heeft met betrekking tot reductie van enerzijds directe scope 1 emissies en anderzijds indirecte scope 2 en 3 emissies.

Soort emissies	Scope 1	Scope 2	Scope 3
Algemene omschrijving	Directe emissies door brandstof- of gasverbruik van eigen bedrijfsmiddelen	Indirecte emissies van ingekochte elektriciteit en warmte	Indirecte emissies van bedrijfsactiviteiten in keten d.w.z. van uitbestede opdrachten ('upstream') en van verkochte/verhuurde producten en diensten die klanten gebruiken ('downstream')
Emissiebronnen Havenbedrijf	<ul style="list-style-type: none"> a) Eigen Vaartuigen b) Eigen Voertuigen c) Eigen Vastgoed (eigen gebruik) 	<ul style="list-style-type: none"> a) Elektriciteitsverbruik gebouwen, verlichting, radarposten etc. b) Stadswarmte 	<ul style="list-style-type: none"> a) Vliegreizen b) Woon-werkverkeer c) GWW-opdrachten aannemers d) Havenbedrijf Vastgoed (commercieel) e) Scheepvaart havengebied (tot 60 km uit de kust)
Verantwoordelijkheid	'Control' Resultaatverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting	'Influence' Inspanningsverplichting

Tabel 1: Inventarisatie en omschrijving CO₂-emissies HbR

3 Resultaten CO₂-reductie 2011 - 2022

Het Havenbedrijf heeft in de periode van 2008-2016 circa 4% gereduceerd op scope 1 en 2 emissies en de scope 3 emissies voor vliegreizen (3a) en woon- werkverkeer (3b). In de periode 2016-2022 is circa 67% CO₂-reductie gerealiseerd dankzij gebruik van hernieuwbare brandstof voor de vloot, elektrificatie van het wagenpark en gebruik van groene stroom. De volgende grafiek laat zien dat de emissies in die periode zijn gedaald van 9,6 kton in 2016 tot 3,2 kton in 2022.



Het Havenbedrijf compenseert vanaf 2011 de footprint waarover in de jaarverslagen is gerapporteerd. Dit gebeurt middels aankoop van carbon credits voor de resterende footprint. De footprint t/m 2021 is berekend met zogenoemde 'tank to wheel' emissies. Dit zijn emissies 'aan de pijp': emissies die ontstaan door verbranding van brandstof tijdens gebruik van een vaartuig, voertuig of ander bedrijfsmiddel.

Conform de internationale science-based targetting richtlijnen gaan we de CO₂-emissies rapporteren met 'well to wheel' emissies. Hierin worden ook emissies in de keten meegerekend, vooral van productie en transport van brandstof. De ketenemissies (zg. well to tank emissies) worden opgenomen onder scope 3 emissies.

4 Ambitie klimaatneutraal

Zoals beschreven in paragraaf 1 betekent klimaatneutraal dat een bedrijf of activiteit niet bijdraagt aan toename van de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer. Klimaatneutraliteit kan voor alle scopes op de volgende manieren worden bereikt, waarbij de gegeven volgorde ook de prioriteit weergeeft. Dus pas wanneer maatregel 1 (voorkomen) niet mogelijk is, wordt maatregel 2 (schonere bronnen) toegepast en daarna 3 (compenseren).

Klimaatregel	Voorbeelden
Voorkomen of beperken energieverbruik	Digitaal vergaderen in plaats van vliegen Energiebesparende maatregelen gebouwen Gebruik drones in plaats van vaartuigen Minder of op lagere snelheid varen of rijden
Gebruik hernieuwbare energiebronnen of bronnen die minder belastend zijn (van grijs naar groen)	Groene stroom Hernieuwbare brandstoffen bv BioLNG of HVO 3 Groene, blauwe of grijze waterstof Elektriciteit van gas (n plaats van kolen) LNG (in plaats van dieselbrandstof)
Compenseren CO ₂ -emissies	GreenSeats klimaatneutraal vliegen Aankoop carbon credits Inkoop bosgecompenseerd gas

Tabel 2: Volgorde klimaatmaatregelen

Bij het klimaatneutraal worden heeft het Havenbedrijf de ambitie om maatregel 3, het compenseren van CO₂-emissies, zo min mogelijk toe te passen. Helemaal geen compensatie toepassen is voorlopig onhaalbaar. Dit komt doordat we vanaf 2022 niet meer alleen de tank to wheel emissies rapporteren. Conform de internationale science-based targetting richtlijnen rapporteren we de well to wheel emissies. Deze emissies, waarin de ketenemissies van winning, productie en transport zijn meegerekend, kunnen nog niet helemaal naar 0 worden teruggebracht. Het overzicht in tabel 3 laat zien hoeveel CO₂-reductie wordt bereikt conform well to wheel berekeningen van emissies bij gebruik van schonere hernieuwbare energiebronnen (ten opzichte van conventionele energiebronnen).

Energiebron	CO ₂ -reductie (well to wheel)
HVO (B30) ³	30% (t.o.v. diesel)
HVO (B100) ³	90% (t.o.v. diesel)
LNG	20% (t.o.v. MDO)
Bio LNG	80% (t.o.v. MDO)
Biokerosine	75% (t.o.v. kerosine)
Grijze waterstof	35% (per km t.o.v. diesel)
Blauwe waterstof	80% (per km t.o.v. diesel)
Groene waterstof	95% (per km t.o.v. diesel)
Groene stroom (zon, wind, waterkracht)	100% (t.o.v. grijze stroom)

Tabel 3: CO₂-reductie bij schonere energiebronnen

Voor de emissies die het Havenbedrijf direct kan beïnvloeden, hebben wij de ambitie om klimaat-neutraal te zijn en daarbij zo min mogelijk emissies te compenseren. Dat betreft de scope 1 en 2 emissies inclusief de scope 3 emissies van vliegreizen en woon-werkverkeer. Dit betekent dat we maximaal emissies moeten reduceren. Deze ambitie wordt in de volgende paragrafen toegelicht en uitgewerkt in concrete doelen.

³ HVO = Hydrotreated Vegetable Oil (= brandstof van plantaardige olie en restafval).

5 Doelstellingen scope 1 en 2 emissies

Directe scope 1 emissies komen van bedrijfsmiddelen die het Havenbedrijf 'in control' heeft en zijn daarmee direct door ons beïnvloedbaar. Concreet gaat het om onze vaartuigen, voertuigen en gebouwen.

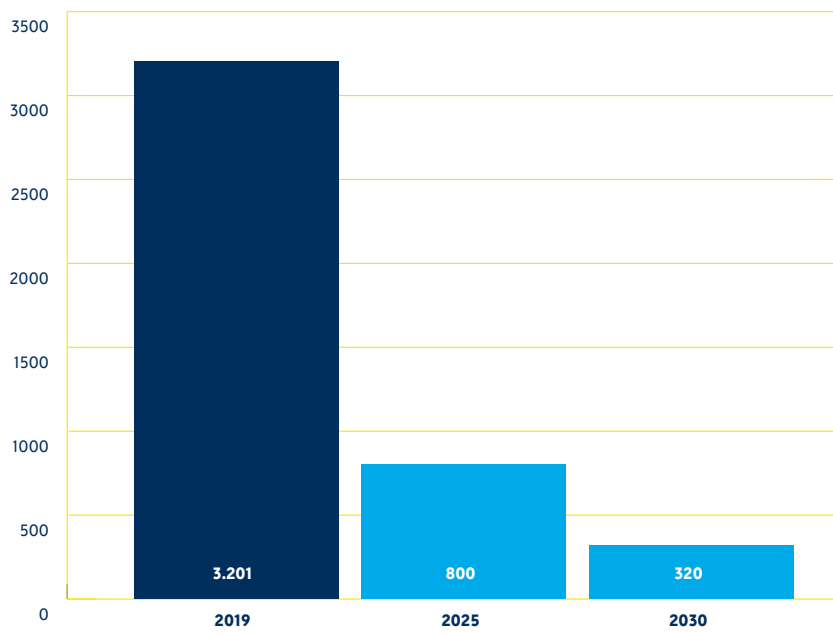
Indirecte scope 2 emissies komen van bedrijven die energie produceren en zijn qua omvang ook goed beïnvloedbaar door het Havenbedrijf omdat we de gebruikers zijn van de ingekochte energie. Voor scope 1 en 2 emissies voelen we daarom een grote verantwoordelijkheid om ze zo snel mogelijk terug te dringen en hebben we hoge reductie-ambities. Deze ambities gelden voor alle onderdelen van de CO₂-footprint, ongeacht het aandeel dat een onderdeel heeft in de totale footprint. We willen dat alle grote en kleine onderdelen een evenredige bijdrage leveren aan reductie van CO₂-emissies.

De ambitie voor scope 1 en 2 emissies is: we willen klimaatneutraal zijn en daarbij zo min mogelijk compenseren, dus maximaal reduceren. Concrete cijfermatige doelen hierbij zijn:

- 75% CO₂-reductie in 2025 (ten opzichte van 2019), dit impliceert maximaal 25% compensatie (ten opzichte van 2019);
- 90% CO₂-reductie in 2030 (ten op zichte van 2019), dit impliceert maximaal 10% compensatie (ten opzichte van 2019).

De beoogde scope 1 en 2 reducties worden in onderstaande grafiek weergegeven. In de paragrafen hierna wordt de beoogde reductie gespecificeerd en toegelicht over de verschillende scope 1 en 2 emissiebronnen. Bij alle reductiedoelen is 2019 als basisjaar gekozen omdat de jaren 2020 en 2021 vanwege COVID-19 geen representatief basisjaar vormen. Volgens de methode van science based targetting moet het Havenbedrijf in 2030 minimaal 46,2% reduceren (ten op zichte van 2019).

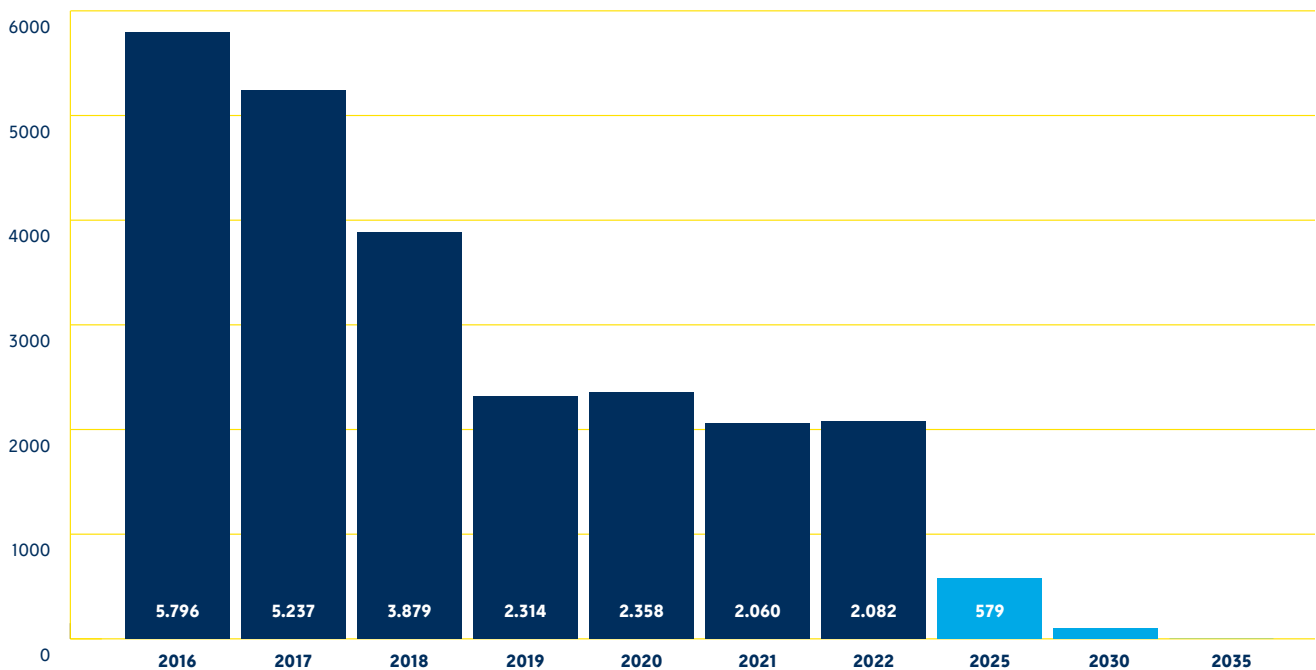
Omdat het technisch haalbaar lijkt, kiest het Havenbedrijf voor het versneld terugdringen van de eigen emissies met 90% in 2030. Hiervoor varen alle vaartuigen van het Havenbedrijf inmiddels volledig op hernieuw-bare brandstof (HVO) en is het de ambitie om nieuwe schepen vanaf 2025 emissieloos uit te voeren.



Ambitie CO₂-reductie HbR 2019-2030 | scope 1 & 2 emissies (in ton, TTW)

SCOPE 1A - VAARTUIGEN

De vloot heeft het grootste aandeel (ruim 75%) in scope 1 en 2 emissies van het Havenbedrijf. Onderstaande grafiek laat zien dat CO₂-emissies van de vloot in de afgelopen jaren ruim gehalveerd zijn, van 5,8 kton in 2016 tot 2,1 kton in 2022. We willen zo snel mogelijk naar minimale emissies.



CO₂-emissies vloot (in ton, TTW) | realisatie 2016 - 2022 & ambitie 2025 - 2030

Om tot versnelde CO₂-reducties te komen bij onze vaartuigen worden de volgende activiteiten in gang gezet:

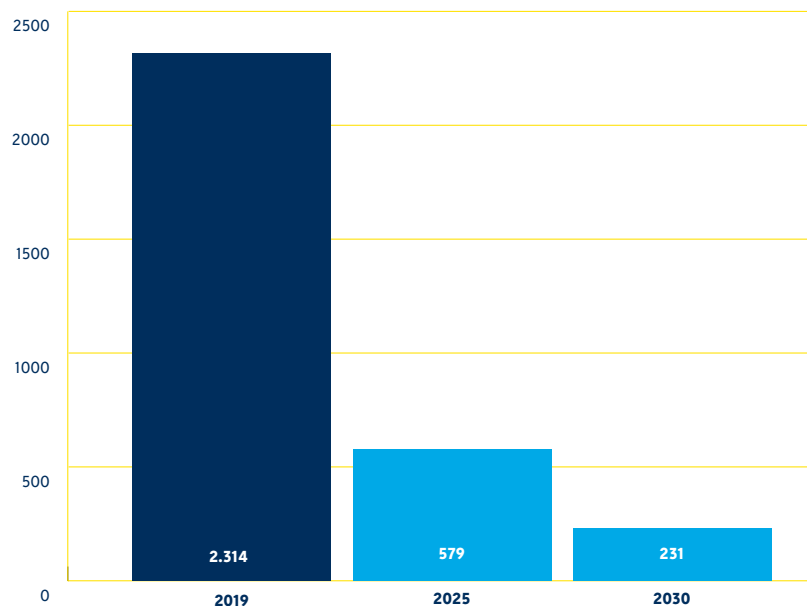
- Van de huidige vijftien vaartuigen varen acht reeds sinds 2018 op de schone HVO100-brandstof⁴. De overige zeven vaartuigen zijn vanaf 2022 overgegaan van EN590 (conventionele diesel) op schonere HVO30-brandstof⁵.
- Na 2025 vindt in de periode tot 2035 geleidelijk vervanging plaats van voertuigen die nog niet vervangen zijn. De inzet hierbij is zo snel mogelijk tot een emissieloze vloot te komen.
- Zolang emissieloze vaartuigen nog niet in gebruik zijn, varen we op de schoonste hernieuwbare brandstoffen. We gaan daarom zo snel mogelijk volledig over op HVO100 brandstof, ook op de bunkerpunten buiten ons eigen bunkerpunt aan de Eemhavenweg.

⁴ HVO100 brandstof = 100% Hydrotreated Vegetable Oil. Wordt geleverd op eigen HbR bunkerpunt in de Eemhaven.

⁵ HVO30 brandstof = 30% Hydrotreated Vegetable Oil. Wordt inmiddels op meerdere bunkerpunten in haven geleverd.

- Vanaf 2025 worden de vier oudste en meeste vervuilende vaartuigen vervangen door enkele nieuw te bouwen vaartuigen. Inzet hierbij is dat deze emissieloos worden maar het is nog niet zeker of dit haalbaar is gegeven de operationele inzet van de vaartuigen. De voorbereiding van de verduurzaming en vervanging is reeds in gang gezet. Hierbij worden onderzoeken uitgevoerd naar de technische haalbaarheid en eventuele barrières om emissieloze vaartuigen in gebruik te nemen.

Met deze acties zijn de volgende CO₂-reducties bij de vaartuigen realiseerbaar:



CO₂-emissiereductie doelstelling vaartuigen (in ton CO₂)

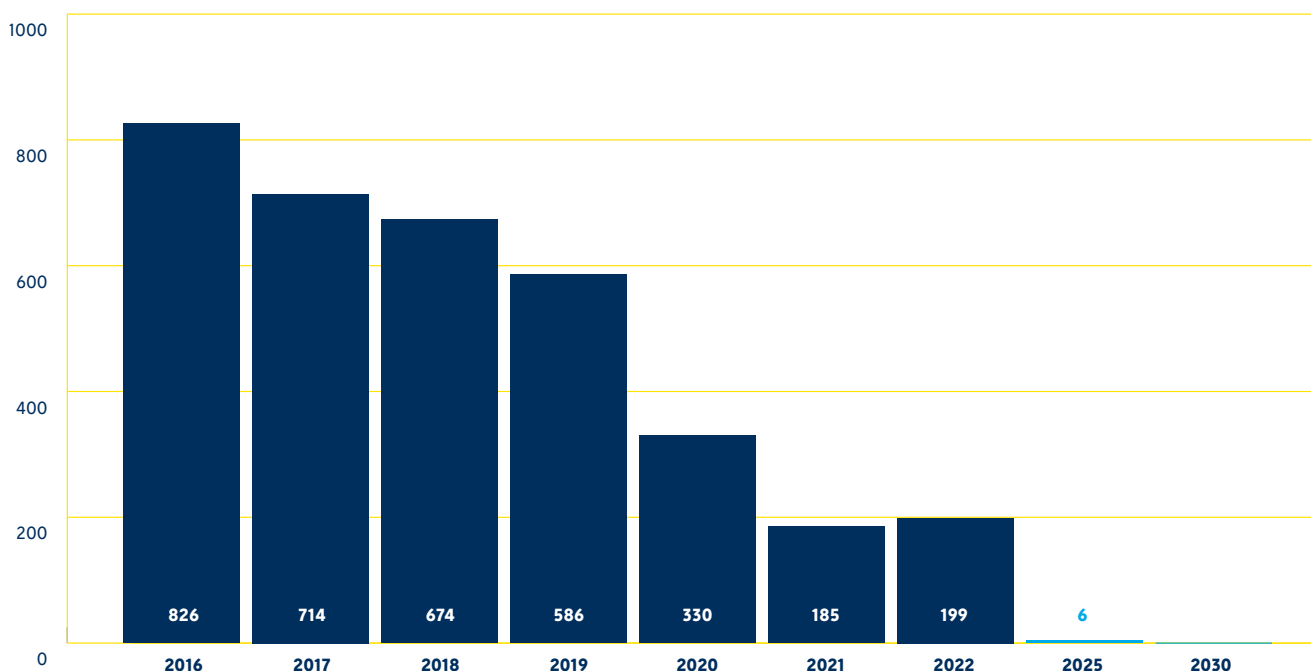
Samengevat is het doel dat we klimaatneutraal varen en daarbij minimaal moeten compenseren. Vanaf 2025 worden vaartuigen gemoderniseerd en vervangen. Hierbij zetten we ons in om vanaf 2025 de eerste emissieloze vaartuigen in gebruik te nemen. Dit is in lijn met onze deelname en inzet in de internationale 'Getting to Zero Coalition' en in de nationale Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens die als ambitie hebben vanaf 2030 de eerste emissieloze schepen in gebruik te nemen. Emissieloze vaartuigen dragen bij aan klimaatneutraliteit én aan vermindering van lokale belasting op het gebied van lucht, natuur en geluid. Wanneer emissieloos varen vanaf 2025 nog niet volledig haalbaar blijkt te zijn, gebruiken we nieuwe en gemoderniseerde vaartuigen die de schoonste brandstoffen gebruiken.

SCOPE 1B - VOERTUIGEN



In 2018 is het leasebeleid van Havenbedrijf Rotterdam aangepast waardoor het aantal persoonsgebonden leasewagens is teruggebracht én dit wagenpark voor meer dan 75% volelektrisch en emissieloos is. Aangezien we groene stroom gebruiken is deze 75% van het personenwagenpark ook CO₂-neutraal (zonder compensatie). De overige 25% van de persoonsgebonden leasewagens bestaat uit semi-elektrische plug-in hybrides.

Van het niet-persoonsgebonden wagenpark is 25% vol elektrisch. 40% is plug-in hybride en 35% rijdt nog op benzine of diesel. Een deel van de conventioneel aangedreven voertuigen rijdt op grijs kenteken en wordt voor specifieke operationele doeleinden gebruikt zoals het uitrukken bij incidentenbestrijding.



CO₂-emissies voertuigen (in ton, TTW) | realisatie 2016 - 2020 & ambitie 2025 - 2030

Bovenstaande grafiek laat zien dat CO₂-emissies van onze voertuigen in de afgelopen jaren reeds met ruim 75% gereduceerd zijn, van 826 ton in 2016 tot 199 ton in 2022. De weg naar een CO₂-neutraal én emissieloos wagenpark is reeds ingezet.

In lijn met ons commitment in nationale en regionale mobiliteitsnetwerken (Anders Reizen én Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit) is het leasebeleid in 2021 verder aangescherpt en worden alle nieuwe personenvoertuigen na afloop van de lopende contracten verplicht vol elektrisch. Het personenwagenpark zal daardoor vanaf 2025 vrijwel volledig vol elektrisch, emissieloos en CO₂-neutraal zijn.

Voor voertuigen op grijs kenteken kunnen nog enkele uitzonderingen worden gemaakt, ook deze worden zoveel mogelijk vol elektrisch en zullen een minimale hoeveelheid fossiele brandstof verbruiken.

Uiterlijk 2030 willen en kunnen we een volledig emissieloos wagenpark hebben. Aangezien HbR groene stroom inkoopt, zijn de emissieloze voertuigen ook CO₂-neutraal.



SCOPE 1C – VASTGOED HAVENBEDRIJF (EIGEN GEBRUIK)⁶

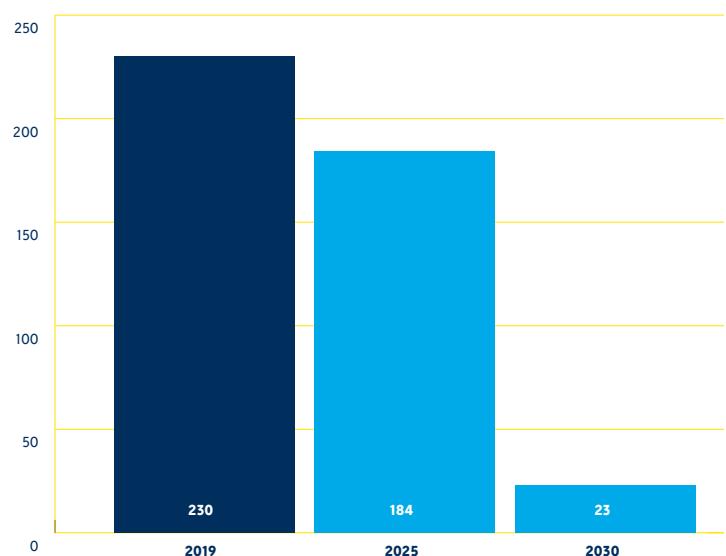
Het vastgoed dat het Havenbedrijf in eigendom én in eigen gebruik heeft, bestaat uit vijf verkeerscentrales en het Eemhavenwegcomplex. Om energiebesparende maatregelen te nemen en emissieloos te worden, gebruiken we zo veel mogelijk natuurlijke momenten (vervanging of herontwikkeling).

Voor het Eemhavenwegcomplex is de projectopdracht voor nieuwe multifunctionele huisvesting inmiddels goedgekeurd. De herontwikkeling zal naar verwachting in 2026-2027 plaatsvinden. Het doel is dat dit klimaatneutrale en emissieloze gebouwen worden die uitsluitend hernieuwbare energie gebruiken.



Bij de vijf verkeerscentrales staat vervanging van de klimaatinstallaties gepland in de periode tot 2027. Eén centrale verbruikt nog stookolie omdat een gasaansluiting ontbreekt. Ook hier is de doelstelling dat de centrales klimaatneutraal én emissieloos worden.

In de periode tot 2027 worden de herontwikkeling van de centrales en vervanging van installaties gerealiseerd en zullen we de emissies compenseren. De te compenseren emissies zullen naar verwachting steeds lager worden naarmate de vervanging van installaties vordert. De beoogde emissiereducties voor 2025 en 2030 zijn als volgt:



CO₂-emissiereductie doelstellingen HbR vastgoed (eigen gebruik) (in ton, TTW)

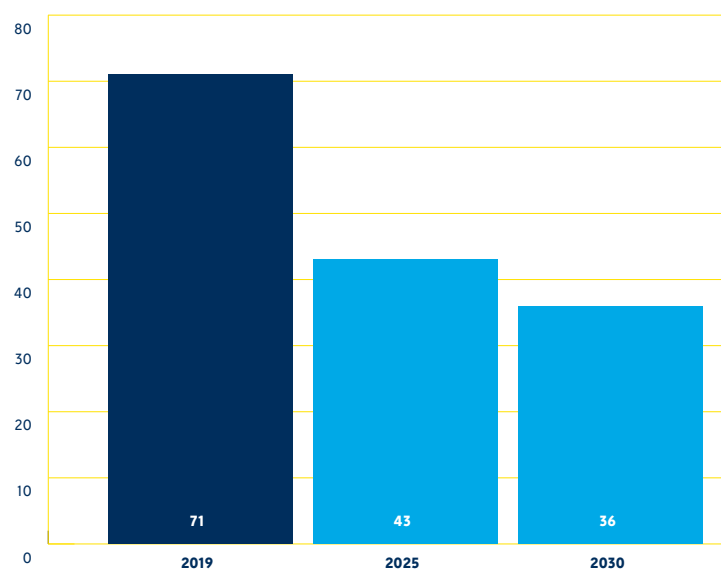
⁶ In deze scope 1c emissies zijn niet meegenomen:

- gehuurd vastgoed voor eigen gebruik zoals WPC en Cruise terminal (= scope 2).
- commercieel vastgoed verhuurd aan derden (= scope 3d)

SCOPE 2 – INGEKOCHTE ELEKTRICITEIT EN STADSWARMTE



Indirecte scope 2 emissies bij het Havenbedrijf zijn emissies van ingekochte elektriciteit en stadsverwarming. Deze emissies zijn niet afkomstig van eigen bedrijfsmiddelen, maar zijn qua omvang wel goed door ons beïnvloedbaar omdat we de gebruikers zijn van de ingekochte energie. Scope 2 emissies bij het Havenbedrijf zijn de afgelopen jaren fors gereduceerd. Dankzij een groen stroomcontract zijn de emissies van ingekochte elektriciteit voor eigen bedrijfsmiddelen gedaald van ruim 5.000 ton tot nihil. De ingekochte elektriciteit door de cruise terminal, een 100% deelneming van het Havenbedrijf, wordt ook meegerekend in onze footprint. De emissies hiervan waren 31 ton CO₂ in 2019. De ingekochte stadswarmte is de warmte voor het World Port Center (WPC). Dit is reeds een emissie-arme manier om een gebouw te verwarmen, er is niet veel potentieel om dit verder te verlagen. De emissies van de restwarmte van AVR waren 49 ton CO₂ in 2019. Ondanks het beperkte reductiepotentieel in scope 2 emissies, kunnen we vragen om de geleverde elektriciteit en warmte verder te verduurzamen. Zolang dit niet mogelijk is, kunnen we de emissies compenseren.



CO₂-emissiereductie doelstellingen ingekochte elektriciteit en stadswarmte (in ton, TTW)

6 Doelstellingen scope 3 emissies

Conform de science based targeting richtlijnen heeft een inventarisatie van scope 3 emissies plaatsgevonden. De geïnventariseerde scope 3 emissiebronnen zijn:

- a) Vliegreizen
- b) Woon-werkverkeer
- c) GWW-opdrachten aannemers
- d) Havenbedrijf vastgoed (commercieel)
- e) Scheepvaart havengebied (tot 60 km uit de kust)

Omdat de scope 3 emissies meer dan 40% van de totale scope 1, 2, 3 emissies omvatten, zijn reductiedoelstellingen geformuleerd voor scope 3 emissies.

Net zoals bij scope 1 en 2 emissies past het Havenbedrijf de CO₂-reductie ambities bij scope 3 emissies toe op alle onderdelen van de CO₂-footprint. Voor alle onderdelen zijn ambitieuze doelstellingen bepaald.

Scope 3 emissies zijn niet afkomstig van eigen bedrijfsmiddelen en niet direct beïnvloedbaar door het Havenbedrijf. Er geldt voor deze emissies een significante inspanningsverplichting. Dit betekent dat we al het redelijke doen wat nodig is om CO₂-emissies terug te dringen.

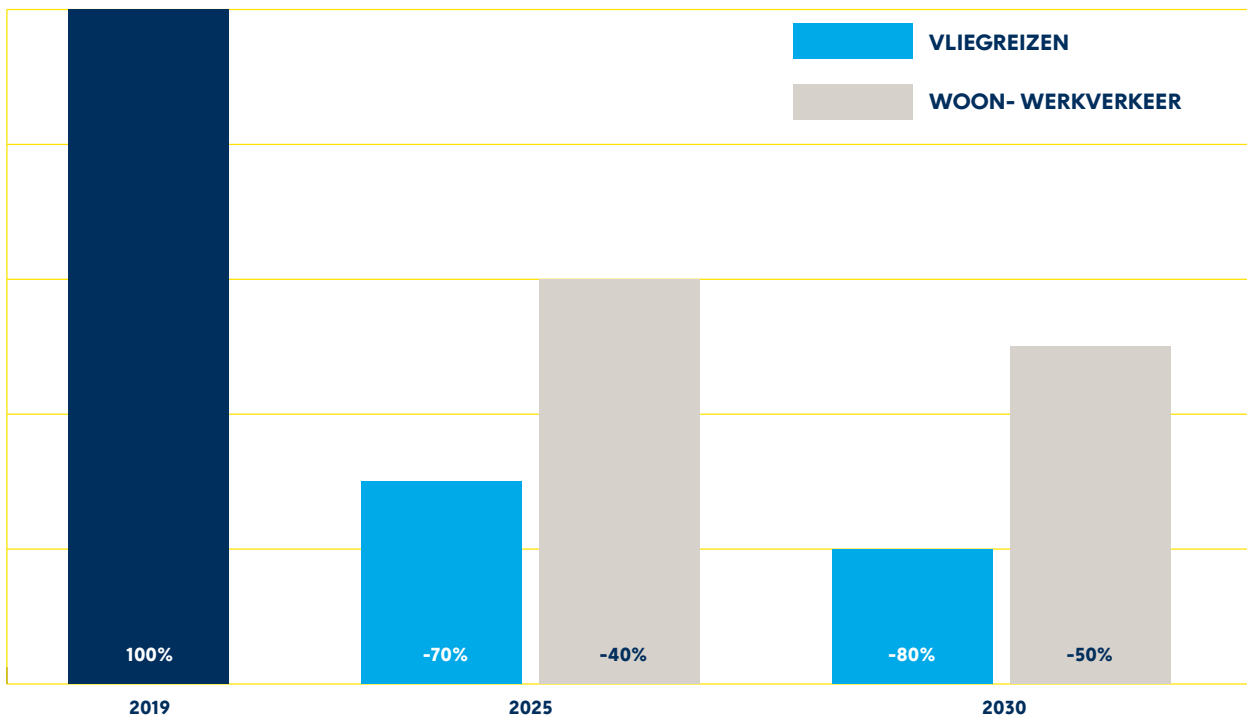
SCOPE 3A & 3B – Vlieggreizen & woon-werkverkeer (MOBILITEIT)

In de nationale coalitie Anders Reizen en de regionale Klimaatalliantie Duurzame Mobiliteit heeft het Havenbedrijf zich gecommitteerd om CO₂-emissies van mobiliteit in 2030 met minimaal 50% te reduceren (t.o.v. 2016). Om dit doel te bereiken, hebben we in 2018 en in 2021 nieuw beleid vastgesteld voor woon-werkverkeer en voor zakelijke reizen (incl. vlieggreizen).

Dat gebeurt op de volgende manieren:

- Terugdringing van reisbewegingen is de meest effectieve manier om de footprint van mobiliteit te verlagen. De COVID-19 periode heeft laten zien dat het mogelijk is om elkaar vaker digitaal en minder fysiek te ontmoeten. Digitaal en hybride werken is blijvend onderdeel geworden van de manier waarop wij samenwerken en levert een belangrijke bijdrage aan verlaging van onze footprint.
- Eén van de principes in het vernieuwde reisbeleid is dat we binnen Nederland en Europa zoveel mogelijk met het OV reizen wanneer dit niet of beperkt tot extra reistijd leidt.
- Voor vlieggreizen gaan we vliegen met sustainable aviation fuels (SAF) waar dat kan. Dit leidt niet alleen tot CO₂-reductie voor de gevlogen kilometers maar we stimuleren hiermee ook de markt voor hernieuwbare brandstoffen en de energietransitie voor vliegverkeer. De indirecte positieve impact van deelname is dus nog groter. Biokerosine kan nog niet bij alle luchtvaartmaatschappijen en vluchten worden ingezet. Waar dit wel kan, wordt de footprint met circa 75% teruggedrongen.
- Voor woonwerk-verkeer zijn reeds effectieve incentives doorgevoerd voor fiets- en OV-gebruik. Zo krijgen fietsers een hogere kilometervergoeding (€0,22 in plaats van € 0,15) en daarnaast een beloning per gefietste kilometer in de vorm van 'Trapperspunten' die een waarde vertegenwoordigen voor een webshop. Treinreizigers krijgen van het Havenbedrijf een OV-jaarkaart waarmee ze ook privé mogen reizen.

Onze CO₂-footprint van vliegereizen was 1.205 ton in 2019. Het doel voor 2030 is een footprint onder 241 ton. Onze CO₂-footprint van woon-werkverkeer was 2.234 ton in 2019. Het doel voor 2030 is een footprint onder 1.117 ton.



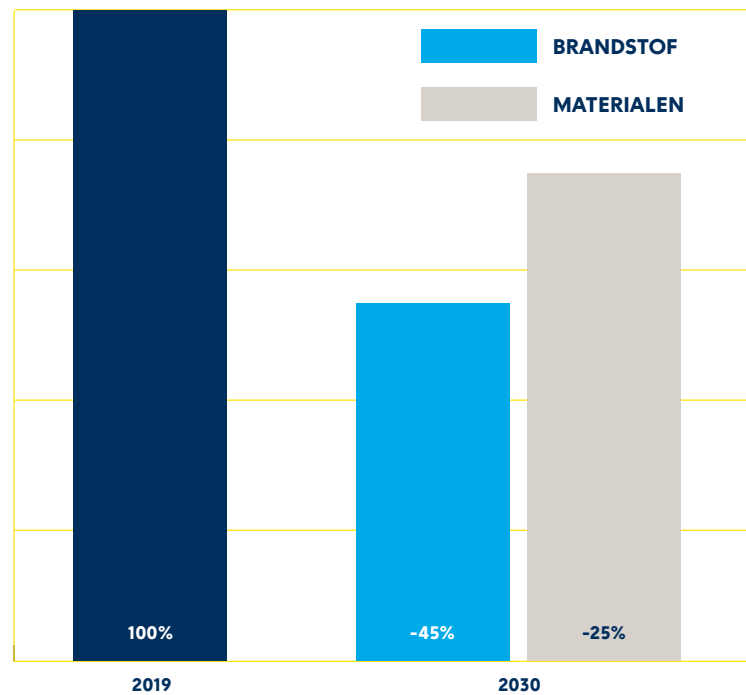
CO₂-reductie doelstellingen vliegereizen & woon-werkverkeer

SCOPE 3C – GWW-OPDRACHTEN

Bij onze GWW-projecten (Grond-, Weg- en Waterbouw) maken we onderscheid tussen enerzijds brandstofverbruik voor baggerwerkzaamheden en grondverzet en anderzijds materiaalverbruik zoals staal, beton en asfalt. Beide bepalen gemiddeld circa 50% van de CO₂-impact van de projecten.

Bij het brandstofverbruik hebben baggerwerkzaamheden het grootste aandeel. Door samen met de markt en andere opdrachtgevers actief in te zetten op emissieloze baggervaartuigen, streven we na dat vanaf 2028/2029 de eerste emissieloze baggerwerkzaamheden (zoals op waterstof) kunnen plaatsvinden. Voor grondverzet geldt hetzelfde. Emissies kunnen teruggebracht worden door innovaties en door schonere brandstoffen zoals (bio-)LNG, HVO, waterstof en methanol. Bouwmachines worden zoveel mogelijk elektrisch aangedreven.

Bij het materiaalverbruik wordt de inspanningsverplichting om emissies te reduceren ingevuld door samen te werken met de markt en innovaties actief aan te jagen. Daarnaast willen we meer standaarden formuleren zodat individuele projecten niet telkens het wiel opnieuw hoeven uit te vinden. De hoeveelheid CO₂-emissies van GWW-opdrachten kan per jaar sterk fluctueren, afhankelijk van de omvang en aard van uitgevoerde GWW-werkzaamheden in een jaar. Investeringsvolumes en onderhoudswerkzaamheden kunnen immers ook sterk fluctueren per jaar. We beschikken reeds over indicatieve cijfers van CO₂-emissies in de afgelopen jaren. Deze variëren van circa 50 - 150 kiloton per jaar. In het jaar 2023 werken we aan verbetering van de kwaliteit van deze cijfers zodat we erover kunnen rapporteren in ons jaarverslag conform het Greenhouse Gas Protocol.



CO₂-reductie doelstellingen GWW-opdrachten (brandstof & materialen)⁷

⁷ Beoogde reductiepercentages zijn onder voorbehoud van extreme fluctuaties per jaar in de projectenportefeuille.

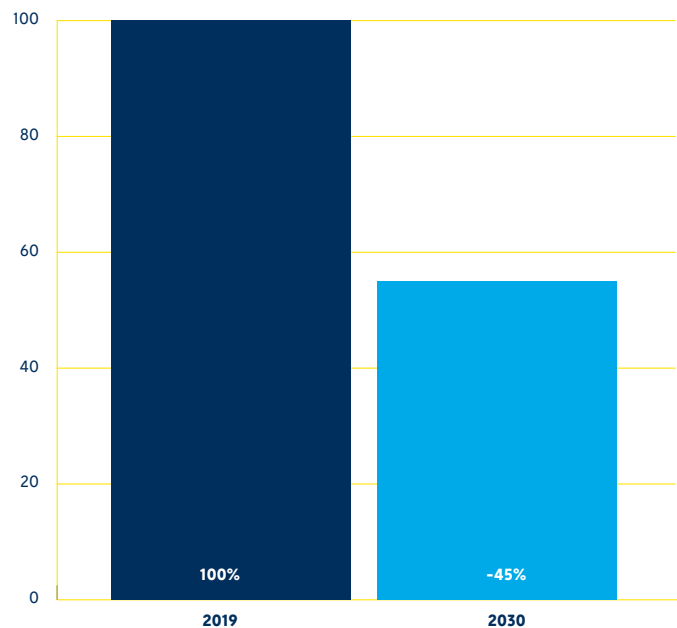
SCOPE 3D – VASTGOED (COMMERCIEEL)

Het Havenbedrijf beschikt over bijna 100 commerciële vastgoedobjecten met verschillende bestemmingen. Sommige objecten zijn uit strategisch oogpunt aangekocht. Een deel van de objecten bestaat uit monumenten en andere oudere panden zoals fabriekshallen. Verduurzaming van dergelijke objecten is complex.

Bij commercieel vastgoed maken we onderscheid in multi- en single tenant locaties.

Voor multi tenant locaties zijn wij energieleverancier aan de klant en worden kosten doorbelast. Hier kunnen wij direct invloed uitoefenen op de energievoorziening. Voor single tenant locaties kan de huurder de aansluiting op eigen naam zetten. Natuurlijke momenten zoals vervanging van installaties en herontwikkeling worden gebruikt om CO₂-emissies terug te dringen.

In 2019 was de CO₂-impact van het commercieel vastgoed meer dan 1.000 ton. Dit willen we in 2030 met minimaal 45% terugdringen. Resterende emissies zullen we compenseren.



CO₂-reductie doelstelling commercieel vastgoed

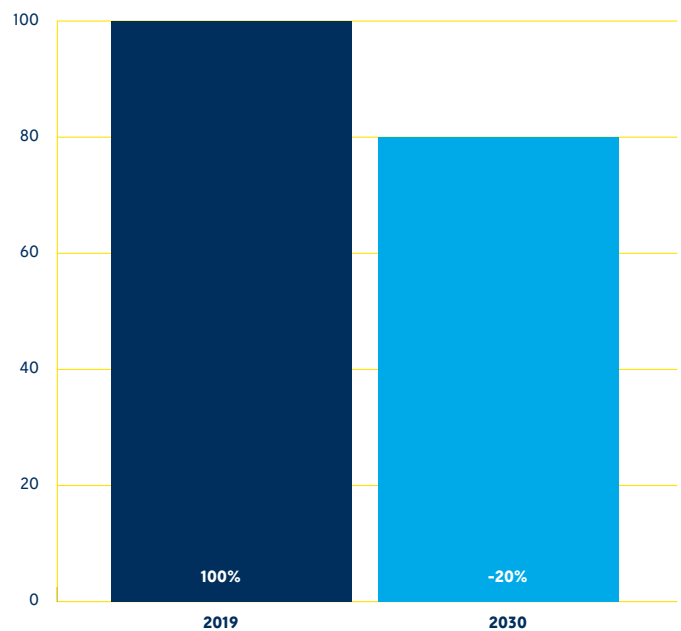


SCOPE 3E – SCHEEPVAART

Als versneller van duurzaamheid wil het Havenbedrijf ook bijdragen aan CO₂-reductie van het scheepvaartverkeer, zowel de zeescheepvaart als de binnenvaart. Hiervoor is samenwerking met partners in de keten essentieel:

- Het Havenbedrijf is deelnemer in de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens. Het doel van deze nationale samenwerking is zowel de schadelijke emissies naar de lucht (stikstof, zwaveloxiden en fijnstof) als de emissies van broeikasgassen van scheepvaart terug te dringen.
- Het Havenbedrijf is voortrekker van het World Ports Climate Action Program (WPCAP), een samenwerking van 12 internationale havens die zich specifiek richt op de rol van havenbeheerders bij CO₂-reductie van zeescheepvaart.
- Het Havenbedrijf is deelnemer in de Getting to Zero Coalition, een internationaal kennisnetwerk op het gebied van CO₂-reductie van zeescheepvaart. Het netwerk bestaat uit 150 bedrijven in de maritieme, energie-, infrastructuur- en financiële sector, ondersteund door overheden en NGO's. Ambitie van het netwerk is dat vanaf 2030 de eerste emissieloze zeeschepen in gebruik worden genomen.

In de periode tot 2030 moet emissieloos varen door zeeschepen nog op gang komen. Daarnaast zal in de periode tot 2030 zeescheepvaart verder groeien. Absolute emissiereductie zal daarom tot 2030 naar verwachting voor maximaal 20% mogelijk zijn. Na 2030 en vooral na 2035 wordt versnelling verwacht in emissiereductie van zeescheepvaart.



CO₂-reductie doelstelling scheepvaart

De inspanningen van het Havenbedrijf om tot emissiereductie bij scheepvaart te komen, richten zich op de realisatie van walstroom, alternatieve brandstoffen en elektrificatie (zoals Zero Emission Services), vaarsnelheidsbeperkingen, stimuleringsregelingen zoals de Environmental Ship Index (ESI) en digitalisering van logistieke processen via PortXchange, Navigate, Routescanner en Nextlogic. Scheepvaartemissies die tot scope 3 emissies van het Havenbedrijf worden meegerekend, zijn de emissies in het beheergebied van de Divisie Havenmeester: vanaf 60 km van de kust. Binnenvaartemissies worden ook meegerekend.

We beschikken reeds over indicatieve cijfers van CO₂-emissies van scheepvaartverkeer in de afgelopen jaren. Deze variëren van circa 1.500 - 2.000 kiloton per jaar. In het jaar 2023 werken we aan verbetering van de kwaliteit van deze cijfers zodat we erover kunnen rapporteren in ons jaarverslag conform het Greenhouse Gas Protocol.



7 Samenvatting klimaatambities en -doelstellingen

De beschreven klimaatambities en beschreven CO₂-reductiedoelen van het Havenbedrijf zijn samengevat in dit overzicht. Bij de reductiedoelen nemen we 2019 als ijkpunt omdat de jaren 2020 en 2021 door COVID-19 geen representatief basisjaar vormen.

Scope	Omschrijving	CO ₂ -reductiedoel 2019-2025	CO ₂ -reductiedoel 2019-2030	CO ₂ -neutraal in jaar
1a	Vaartuigen	75%	90%	heden
1b	Voertuigen	90%	100%	heden
1c	Vastgoed (eigen gebruik)	20%	90%	heden
2	Inkoop electriciteit en warmte	40%	50%	heden
3a	Vliegereizen	70%	80%	heden
3b	Woon-werkverkeer	40%	50%	heden
3c	GWW-opdrachten (brandstof)	-	45%	2040
	GWW-opdrachten (materialen)	-	25%	2050
3d	Vastgoed commercieel	-	45%	2040
3e	Scheepvaart	-	20%	2050

Voor scope 1 en 2 en 3a emissies compenseren we resterende emissies. Dit doen we door aankoop van CO₂-compensatie credits bij de Climate Neutral Group. Deze zijn gecertificeerd door Gold Standard, een onafhankelijke organisatie die de integriteit van compensatieprojecten toetst, of van vergelijkbaar keurmerk. Op dit moment wordt onze compensatie ingezet voor biogasinstallaties op vijf locaties in Nederland, waarmee door vergisting van mest groene elektriciteit wordt geproduceerd. Voorheen is onze compensatie ingezet voor duurzame energieopwekking in Brazilië en voor verduurzaming van schepen die door innovatieve coatings minder brandstof verbruiken.

8 Aanpak

Ambitieuze CO₂-reductiedoelen worden niet vanzelf gerealiseerd. Dat geldt voor zowel scope 1, 2 als 3 emissies. We zijn geïnteresseerd om ons maximaal in te spannen om de doelen te realiseren.

CO₂-reductie zal bij elke keuze die we maken een belangrijke rol spelen. We zullen financiële, technologische, operationele en organisatorische barrières moeten wegnemen om tot versnelling van CO₂-reducties te kunnen komen. Dit vraagt extra aandacht, inzet en middelen. De financiële gevolgen worden per project en activiteit inzichtelijk gemaakt onder verwijzing naar de beschreven ambitie en doelen in dit document. Verder zal op verschillende onderdelen worden geïnvesteerd in kwaliteit van de CO₂-data en efficiënte ontsluiting van deze data.



