

Grote economische schade en vertraging in energietransitie zonder stikstofdepositieruimte voor de Rotterdamse haven

Herstel van de economie en de verduurzaming van de mainport Rotterdam krijgen onvoldoende aandacht in gepresenteerde plannen

Samenvattend

- De vergunningverlening voor de haven- en industriële bedrijven zit sinds de uitspraak van de Raad van State al een jaar op slot terwijl de bijdrage van de Rotterdamse haven minder is dan 5% van Nederlandse stikstofdepositie.
- De door het Kabinet voorgestelde structurele aanpak met een 'evenwichtig' pakket aan natuur en stikstof reducerende maatregelen (5,1 miljard euro) lost hier niets in op. Het leidt niet tot stikstofdepositieruimte en geeft veel onzekerheid voor de Rotterdamse haven. De noodzakelijke vernieuwing- en transitie-opgave van de haven en industrie stagneert en kansen gaan verloren als we nu niet handelen.
- Investeringszekerheid zal vaker elders in Europa plaatsvinden waardoor ook de energietransitie vertraagt. Het haven- en industrieel complex zal zijn leidende positie steeds verder verliezen. De effecten daarvan zijn vermindering van de werkgelegenheid (nu biedt de mainport aan 385.000 mensen werk), investeringen dreigen in toenemende mate stil te vallen, met bijbehorende negatieve effecten voor de bouwsector. We menen dat beleid gebaseerd op Europese verplichtingen niet tot zulke grote verschillen in vestigingsmogelijkheden mag leiden.
- Als Havenbedrijf Rotterdam en het havenbedrijfsleven zijn we er van overtuigd dat het beter kan en moet. We doen daarom concrete voorstellen die resulteren in meer investeringszekerheid, meer ontwikkelingsruimte voor de Rotterdamse haven en betere natuurbescherming met behoud van ontwikkelingsruimte voor andere sectoren van de economie (zoals de landbouw en woningbouw).
- De Rotterdamse haven heeft de steun en inzet van het Rijk en de provincie hard nodig om oplossingen voortvarend uit te werken.

Het Rotterdamse haven- en industrieel complex van vitaal belang voor economie en maatschappij

- Het grootste haven- en industrieel complex van Europa.
- Directe en indirecte werkgelegenheid voor 385.000 mensen (4,2% van de Nederlandse werkgelegenheid).
- Een bijdrage van 6,2% aan het Bruto Binnenlands Product. (*cijfers EUR*)
- De haven is vitale infrastructuur en levert een bijdrage aan de voedselzekerheid, beschikbaarheid van goederen, brandstoffen en grondstoffen. In de ontwerp-Havennota van IenW zijn de zeehavens van nationaal belang voor de Nederlandse economie benoemd met daarbij een bijzondere positie voor de Mainport Rotterdam vanwege haar omvang en schaalgrootte.
- Samen met Moerdijk verantwoordelijk voor 17% van de Nederlandse CO₂ uitstoot, hier ligt een grote transitieopgave.
- Industrie, energieproductie, raffinage en bijbehorende scheepvaart in Rotterdam is verantwoordelijk voor minder dan 5% van de Nederlandse stikstofdepositie. (*bron RIVM*)
- Industriële bedrijven voldoen aan Europese wetgeving (Europese Richtlijn Industriële emissies) door toepassing van de Best Beschikbare Technieken. Daar is de afgelopen decennia flink in geïnvesteerd waardoor de stikstofemissie in de industrie met 70% is afgenomen t.o.v. 1990. (*bron emissieregistratie.nl*)

Stikstofdepositieruimte nu en de komende jaren hard nodig

- Structurele verbeteringen in productieprocessen (veiligheid, verduurzaming en efficiency) vergen investeringen en hebben vrijwel altijd een vergunning nodig. Dit lijkt een extra stikstofdepositielast, maar de reducties worden daarna gerealiseerd. Vaak elders als gevolg van verdringing en verbeteringen in de productieketen. De gehele stikstofemissie neemt af.
- Diverse ondernemingen hebben uitgewerkte initiatieven die naadloos aansluiten bij de klimaatopgave. Zij staan dit jaar en de komende paar jaar voor grote investeringsbeslissingen. Deze grote investeringsbeslissingen worden veelal op de hoofdkantoren buiten Nederland genomen. Zekerheid over het kunnen krijgen van de vergunningen en dus nodige stikstofdepositieruimte is daarbij cruciaal – nu kan deze zekerheid zelden geboden worden. Andere lidstaten kennen andere beoordelingskaders voor stikstof waarmee zij investeerders meer zekerheid kunnen bieden. Het stilvallen van investeringen is op korte termijn slecht voor de bouwsector. Maar zorgwekkender is dat als deze investeringen buiten Nederland plaatsvinden ze op termijn de concurrentiekracht van de Rotterdamse haven verzwakken en daarmee de bijdrage aan werkgelegenheid en BBP in gevaar brengen.
- Om de komende jaren deze investeringen niet te laten stilvallen is tot 50 mol/ha/jr stikstofdepositieruimte nodig. De 9 mol stikstofdepositieruimte voor iedereen in Nederland in de Kabinetsbrief van 24-4 is dan ook veel te weinig. *Ter indicatie: Alleen al de verdere ontwikkeling van Maasvlakte 2 leidt tot 24,4 mol/ha/jr extra stikstofdepositie (waarvoor overigens deels al natuurcompensatie voor is aangelegd). (Bron Bestemmingsplan Maasvlakte 2, 2018)*

Hoe kan het Rijk en Provincie helpen?

- Natuurherstel en bronmaatregelen:
 - Borg dat het aangekondigde en zo noodzakelijke natuurherstel en de bronmaatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Maak het handhaafbaar zodat partijen die een vergunning aanvragen kunnen vertrouwen op deze maatregelen.
- Creëren en effectief benutten stikstofdepositieruimte op korte termijn (< 1 jaar):
 - Geen beperkingen voor het tijdelijk salderen (verleasen) van depositierechten. De verankering daarvan in de betrokken vergunningen volstaat voor de bestuursrechter.
 - Biedt vrijstelling voor stikstofdeposities tijdens de bouwfase voor investeringen die een overall depositiedaling mogelijk maken.
 - Benut de mogelijkheid om op basis van een goed onderbouwd ecologisch oordeel projecten te vergunnen als het geen significante gevolgen veroorzaakt.
 - Sta bedrijven die bijdragen aan de transitieopgaven per direct en zonder toegevoegde beperkingen het permanent salderen met alle bronnen toe.
 - Beschouw het Rotterdamse haven en industrieel complex als één groot bedrijventerrein en maak salderen tussen vergunningen in dit gebied volgens de beleidsregels 'intern salderen' mogelijk (zoals dat nu ook al kan bij bedrijventerreinen met een koepelvergunning).
- Verbeter de mogelijkheden op middellange termijn (1-2 jaar):
 - Stel een 'stikstofkoepel'¹ op het niveau van de Rotterdamse haven vast met een eigen programma en stikstofbank. Ruimte die overblijft bij salderen, blijft binnen de stikstofkoepel en is daarmee voor volgende projecten inzetbaar. Saldo dat op de stikstofbank van de haven staat, is de facto goed voor de natuur (want dit zijn vermeden deposities).
 - Onderzoek met het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Zuid-Holland hoe de stikstofbank van voldoende startsaldo kan worden voorzien voor de eerste jaren en hoe dat saldo programmatisch kan worden aangevuld. Evalueer regelmatig het saldo van de stikstofbank en zorg dat het voldoende ruimte blijft bieden voor de ontwikkeling van de haven.
 - Industriële projecten worden vaak gekenmerkt door zeer kleine deposities op grotere afstanden, dus in veel Natura 2000-gebieden. Deze deposities spelen een ondergeschikte rol bij de lokale problematiek, maar vergen wel saldering en/of ecologische beoordelingen. Introduceer daarom in overleg met de industrie een drempelwaarde voor industriële deposities van bijvoorbeeld <0,1 mol/ha/jr, door daarvoor in alle hexagonen een toereikend depositiesaldo te borgen (vergelijkbaar met de regeling voor de woningbouw en rijksinfrastructuur).
 - Geef ruime financiële ondersteuning aan bovenwettelijke investeringen in emissiereducerende maatregelen om deze haalbaar en acceptabel te maken.

¹ Provincie Zuid-Holland, gemeente Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam en DCMR hebben recent een verkenning naar de mogelijkheden van het koepelconcept afgerond. Daaruit blijkt dat met beperkte aanpassingen in wet- en regelgeving onder zekere voorwaarden een stikstofprogramma met salderingsbank realiseerbaar zijn die en rechtszekerheid bieden aan zowel de bedrijven in de haven als de omgeving en sturen op efficiëntere inzet van de daarmee geborgde ontwikkelruimte.